# VIA Rail Canada Inc.

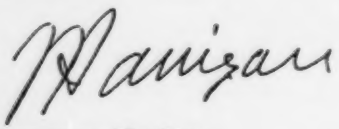
# Annual Report 1986

91-05616/

The Honourable John C. Crosbie, P.C., M.P.
Minister of Transport
Ottawa

Dear Mr. Crosbie:

In accordance with the provisions of
the Financial Administration Act,
I submit herewith the Annual Report of
VIA Rail Canada Inc. for the year ending
December 31, 1986.



Lawrence Hanigan
Chairman of the Board

# VIA's national rail network

## The VIA year at a glance

*(000s except for employee data)*

| | 1986 | 1985 |
|---|---|---|
| **Financial results** | | |
| Passenger revenue | $ 204,055 | $ 201,393 |
| Total revenue | $ 670,575 | $ 729,302 |
| Net income (loss) | $ (12,732) | $ 923 |
| **Capital expenditures** | $ 92,577 | $ 153,928 |
| **Volume** | | |
| Total passengers carried | 6,286 | 7,034 |
| Total passenger-miles | 1,405,033 | 1,542,869 |
| Car-miles operated | 74,128 | 76,292 |
| **Average number of employees** | 5,370 | 4,178 |

## Contents


| | | | |
|---|---|---|---|
| Chairman's remarks | 2 | Financial review | 15 |
| Report of activities | 7 | Financial statements and notes | 19 |
| Sesquicentennial celebrations | 12 | Corporate directory | 26 |

# Chairman's Remarks

In 1986, VIA helped celebrate the 150th anniversary of rail passenger service in Canada. The year also marked the completion of VIA's first decade; it was 10 years ago that the federal government decided to reorganize the rail passenger system and create a single entity to deliver service to all Canadians. Ten years is not a very long time in the history of rail transportation, but it is long enough to allow us to step back a bit from running some 800 trains a week and try to put VIA's efforts in perspective. What has been accomplished? Where are we headed?

When VIA was created in 1977, two major thrusts began which, when completed, will ensure the success of rail passenger service. First, the corporation had to take control of many aspects of the service and make certain that a co-ordinated, efficient and passenger-oriented operation would result. Unlike the situation in the United States, where Amtrak was created as an independent and complete operating company, with its own legislation, VIA has had to acquire the powers and resources to operate effectively through an evolutionary process. This was a great challenge when one remembers that in 1977, VIA was little more than a small marketing organization with an aging fleet of equipment purchased from CN and CP. Employees had to be transferred, so did stations, maintenance operations, and a wide variety of other activities. Moreover, the legal and regulatory framework in which rail passenger service existed had to be changed to reflect the new order. Every step taken toward an autonomous and permanent organization, dedicated to the provision of passenger rail service, has come with enormous effort, competing with the interests of others and often battling indifference.

Photo Pierre Rousset

Lawrence Hanigan, Chairman of the Board.

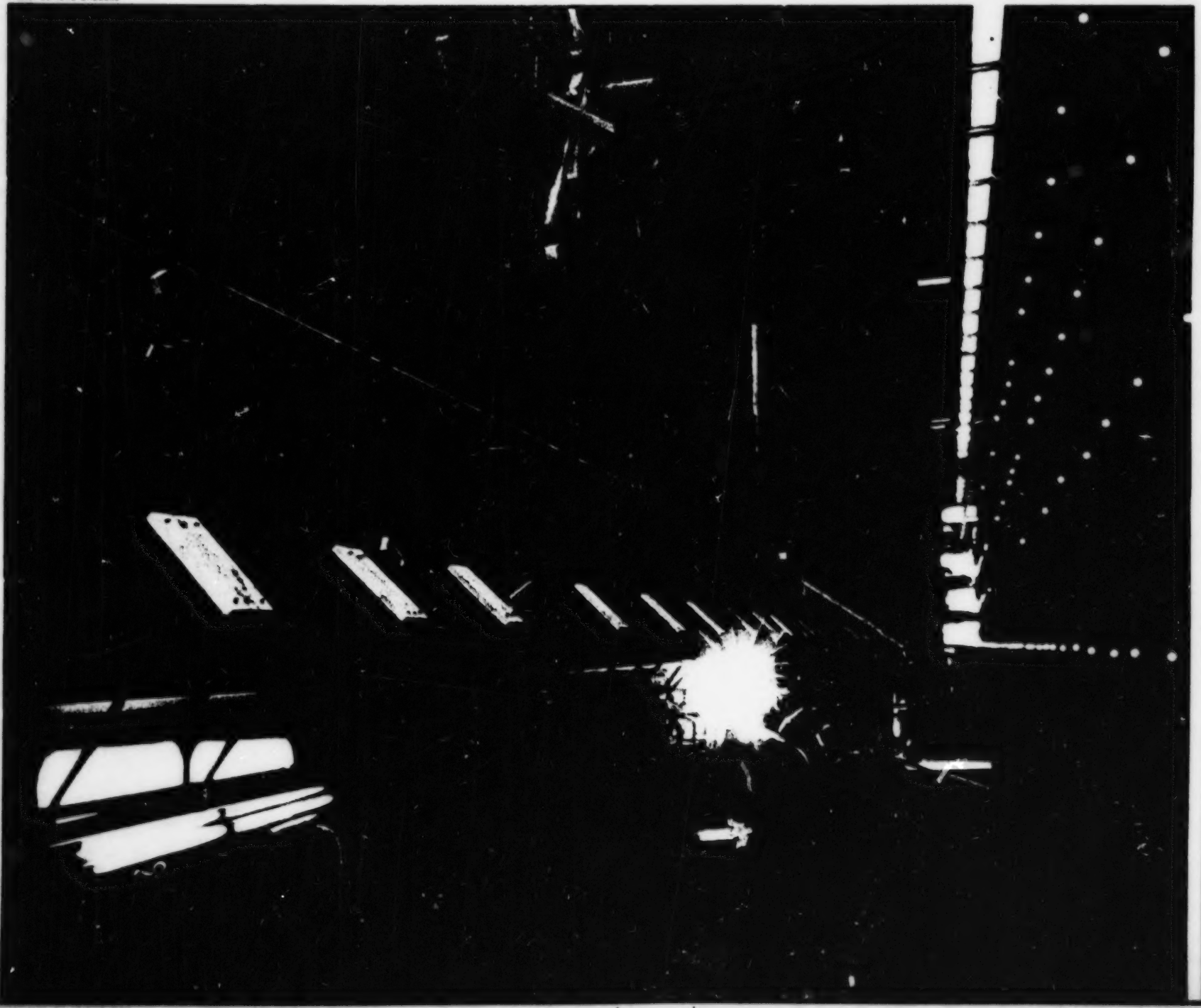
Second, the corporation had to modernize the rail passenger operation. As the heir of a 150-year-old tradition, VIA had an established place in Canada's transportation system. Its position, however, was compromised by a rapidly deteriorating infrastructure and an out-dated approach to the competitive travel market. I have mentioned already the aging equipment VIA inherited, but the fleet was modern in comparison to maintenance operations (cars were repaired outside in -40° weather!). VIA had no modern computer systems, even for reservations, and some labour practices had changed little since the days of steam locomotives.

In some ways, it has been more difficult for VIA to modernize than to gain control of its operations. To modernize, VIA not only must compete for scarce dollars from an already over-extended federal treasury but also accomplish a change in thinking – giving up comfortable ways of doing things for less certain, risk-taking methods; being able to see the long-term advantages that can arise from short-term dislocation.

This year's annual report, reviewing the events of 1986, should be examined in this context. It shows how far VIA has come in the establishment of a rail passenger corporation that controls its own operations and manages its activities with the travelling public in mind. As well, it shows to what extent VIA has been able to modernize the rail passenger business, staying competitive in an increasingly demanding market. By these measurements, 1986 was a good year. At the same time, VIA reduced its dependence on government funding by $62 million. The years immediately ahead hold the promise of continuing success.

Work proceeds on phase I of the Montréal Maintenance Centre, scheduled to open in May 1987.

Photo: Esmond Choueke



At the end of 1986, VIA employed 55 per cent more people then in 1983. This increase is due to the transfer of passenger-dedicated employees from CN and CP to VIA, where they belong. These employees were transferred as VIA assumed responsibility for its own equipment maintenance and servicing and for the operation of most of the stations it uses. Currently, the only large group of passenger-dedicated employees outside of VIA's employ are the train operating crews. They will be transferred to VIA in 1987.

Passage of the National Rail Passenger Transportation Act, introduced in Parliament in 1986, will clarify VIA's responsibility for most facets of rail passenger service. The legislation, expected to be reintroduced and enacted in 1987, will establish VIA as the principal agent for providing rail passenger service and will give the corporation the powers it requires to fulfill its obligations.

By the end of 1987, VIA virtually will have completed its first major thrust, becoming a fully integrated passenger transportation company, managing all aspects of its operations from stations to maintenance facilities. The single important exception is the track on which the trains run. These tracks are owned by CN and CP and must be shared with freight. The cost of passenger-dedicated rights-of-way is too high to consider for the foreseeable future. But even in respect of shared track, VIA has staked out its rights. The new rail passenger legislation will give VIA the authority to operate on CN and CP track and will establish a framework for compensating them which is fair, reasonable and free of surprises.

The annual report contains a figure which illustrates the progress VIA has made in assuming direct responsibility for rail passenger service. In 1986, 63 per cent of VIA's annual operating and maintenance expenses consisted of payments to CN and CP. In 1984, the figure was 96 per cent. In 1987, it will be 37 per cent. Instead of acting as a clearing house for payments to others, at last VIA truly is managing the operations for which it has been given responsibility.

Photo Randy Saharoun

**1986 marked the launch of a new on-board magazine, "Directions". Produced in-house, the magazine focuses on travel in Canada and is published quarterly.**

The second thrust is modernization. Here again, the annual report recounts VIA's accomplishments. The new maintenance centre in Toronto, a $93-million investment, finished its first full year of operation. In Montréal, a similar facility is under construction and will become operational in 1987. These facilities will generate not only greater productivity and cost savings but also improved fleet reliability and availability. New maintenance and servicing facilities (others are planned for Halifax, Winnipeg and Vancouver) are only the first step in modernizing maintenance operations. The second step is a dramatic change in the way maintenance is done. Servicing whole train sets rather than individual units, changing out components, contracting out major repairs and re-training the labour force is the way of the future and it is starting now.

In respect of stations, the annual report notes the completion of several projects designed to upgrade and modernize these facilities. In many cases, VIA is constructing new stations or shelters which more closely match the needs of the market than do existing facilities. In other cases, station buildings have been restored to their former glory while ensuring that these historic structures serve the needs of today's traveller. VIA has reorganized the way business is done in its stations, in some cases combining baggage and ticketing facilities, in others contracting out the operation of stations to local interests or involving local

governments in their rehabilitation; at the larger stations, employee job classifications have been made more flexible, allowing a smaller staff to render the same service to the public.

In Atlantic Canada, station personnel and employees on board the trains received new uniforms in 1986; VIA employees in the other regions will be wearing them by the Spring of 1987. Aside from the attractive appearance and practicality of the new uniforms, long overdue, they symbolize the corporation's determination to move with the times.

More substantial, but not as evident, was the new collective agreement VIA reached in 1986 with its on-board service (OBS) employees. The agreement modernizes work practices and job classifications of OBS personnel, permitting VIA to do on the trains what it is doing in the stations – providing good service to the public with fewer employees.

VIA is modernizing the marketing of its services. Through better information and communication systems, hundreds of travel agencies now receive reliable service at less cost than before, freeing sales personnel to concentrate on new growth markets. By far the most exciting of these is package tours. VIA Tours sold extremely well in 1986, increasing revenue by 22 per cent over the previous year. Penetration of the American market, new advertising campaigns co-ordinated with federal and provincial tourism efforts and innovative tour packages should ensure continued growth from this segment of the market.

VIA is revising its pricing structure to allow it to treat each city-pair on its own marketing merits. Increasingly, the company will use a broad range of discounting and promotion practices to stay competitive in a deregulated industry.

The cornerstone of improved service, of course, is the modernization of an aging fleet of cars and locomotives that is increasingly difficult to operate on time and whose amenities fall below the expectations of today's travellers. The company has embarked on a major equipment renewal program. In 1986, VIA received the first 12 of an order for 30 new locomotives from General Motors. This new motive power will improve performance and reliability while decreasing operating and maintenance costs. Plans have been completed for the modernization of part of the long-haul fleet, taking equipment that is structurally sound and upgrading interiors as well as heating and air conditioning systems. VIA is testing light rail diesel cars in order to identify a successor for the self-propelled rail diesel car. The corporation is searching for the right car to replace the portion of the long-haul fleet that will not be modernized and has plans for further locomotive purchases. These equipment projects will be expensive and the federal government has been called upon to fund them.

The purpose of these remarks has not been to provide an exhaustive review of 1986 operations – the following pages do that – but to place 1986 activities in the context of VIA's long-term goals: to control the product VIA is responsible for providing and to modernize it. In this perspective, 1986 was a good year despite some disappointments. Traffic failed to meet expectations and on-time performance was inadequate in the first half of the year. The corporation has taken measures to correct these failings.

Photo Esmond Choueke

**At the Montréal Maintenance Centre, in-consist maintenance in pits such as the above will ensure major savings in time and money.**

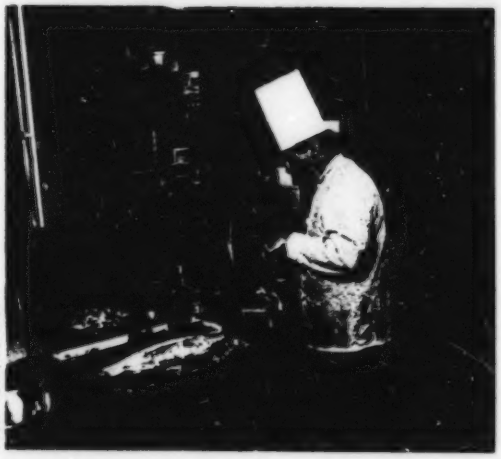


Photo Randy Saharounı

**All meals served on board are first developed and tested at VIA's Food Laboratory in Montréal. Here, Chef Réal Larose puts the finishing touches on one of his specialties.**

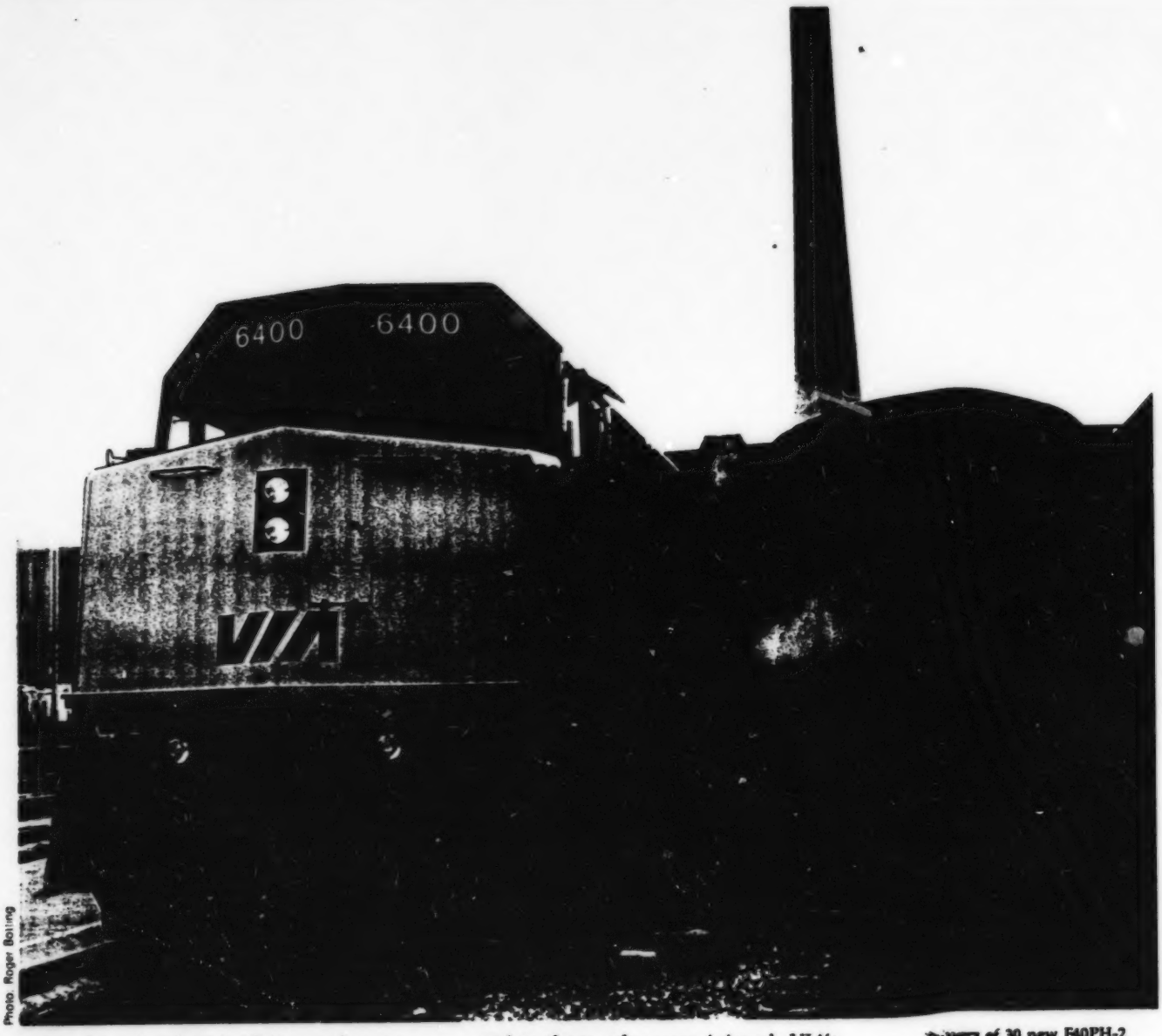



Photo: Roger Boiling

Delivery of 30 new F40PH-2 General Motors diesel locomotives, noted for their reliability, will improve performance on VIA's transcontinental routes.

On the other hand, VIA's employees, those of long-standing as well as those more recently transferred, have responded very well to the challenges faced in 1986. VIA personnel should be commended for successfully managing the transition to new operating conditions and work practices while improving their service to the public.

There is one other subject that deeply saddens me and which must be mentioned. The tragic accident involving VIA's Super Continental train east of Hinton, Alberta on February 8, 1986 will remain in our memory forever. Twenty-three people died, 16 VIA passengers and seven CN employees. It remains for VIA and other railways to pursue the recommendations of the judicial inquiry's report to avoid similar occurrences. I wish to express my sincere sympathy to the families of those who died and to those who were injured. VIA's efforts to provide a safe means of travel have been redoubled.

Lawrence Hanigan
Chairman of the Board

# Report of Activities

## Marketing

Revenues from ticket sales were maintained at their 1985 levels despite a slight decline in market share during 1986. This decline is attributable, in part, to increased competition from the private automobile arising from record automobile sales and the lower cost of gasoline. Deregulation of the public transportation sector has also led to increased price competition among all carriers.

**Market development**

In 1986, the corporation renewed its efforts to broaden its market base. As well, a major training program for VIA's sales force was undertaken to enhance sales representatives' professional skills.

With improved communication systems now in place for servicing existing travel agent and commercial accounts, VIA shifted the focus of its sales force to the aggressive pursuit of new business. For example, group travel was pursued as a means of improving on-board occupancy levels.

VIA tours sold very well during 1986, registering a 22 per cent increase in revenue over the previous year. VIA continues to capitalize on the consumer perception that the train is one of the safest, most comfortable and relaxing ways to travel. The corporation recognizes that significant opportunities for increasing ridership lie in the development of VIA's ability to serve the tourism market.

In the fall of 1986, VIA initiated joint advertising campaigns with Tourism Canada, Tourism Québec and Tourism Ontario. The first of these campaigns promoted train travel among residents of U.S. border states and emphasized VIA's Getaway Tours in Ontario and Québec. A second campaign promoted travel to Ontario from Québec and again featured many of VIA's Getaway packages. These programs increased the impact of advertising dollars while enhancing VIA's position as a major player in Canadian tourism.

VIA also participated in cooperative ventures with other public transportation companies during 1986. As a result, VIA offered a package in conjunction with Air Canada that allowed travellers to benefit from round-trip excursion fares when they flew to Vancouver from any of five major eastern Canadian cities and returned by train or vice versa. Another package was offered by VIA and British Airways. Visitors to Canada from Britain can now book their flight and a VIA tour as a single package.

The American market, which represented an estimated $20 million in sales for VIA in 1986, was the target of major sales initiatives. A direct mail campaign promoted VIA's all-inclusive Canada Tour packages to those American customers considered most likely to travel to Canada. In addition, VIA has established toll-free lines from the United States to Canada to respond to information and reservations enquiries more effectively.

A new approach was tested to improve VIA's share of the student market. Students in the Ottawa, Montréal and Toronto markets were eligible for booklets of discount rail tickets. The results of this test program will be analysed in 1987.

Late in 1986, VIA implemented a "peak/off-peak" fare schedule between Ottawa and Montréal. This approach is designed to increase revenue in high volume periods while encouraging travel during slower periods with lower one-way fares. If revenue and passenger carryings improve, VIA will consider applying similar fare schedules to other markets.

To promote train travel across Canada, VIA launched a new on-board magazine, "Directions". Its editorial content reflects the interests of our passengers and features primarily train and travel-related articles. "Directions" will also be distributed to travel counsellors, tourism agencies and the travel media. Plans call for the quarterly publication, distributed on board trains, to be financed from advertising revenues.

Photo: Pierre Chonière

**Distinctive new uniforms for front-line employees, designed by Michel Robichaud, are now being introduced and will enhance the image of passenger rail service.**

## Sales and Service

Improvements to the reservation/pricing system and better information regarding VIA's specific markets have given VIA the ability to set prices based on the market conditions unique to each route. The short-, medium- and long-haul markets can now be treated independently. This is important because it allows VIA to maintain its competitiveness in certain markets, such as the Québec-Windsor corridor. For example, on December 1, a general fare increase did not affect VIA's shorter routes. However, prices were allowed to rise by an average of three and four per cent on medium- and long-haul services, respectively.

VIA eliminated some trains which failed to attract sufficient passengers. While these adjustments were designed to contain costs, they also reflect VIA's need to tailor train services and on-board amenities to market demand.

VIA's new uniforms for station and on-train employees are evidence of this approach. Designed by Canadian Michel Robichaud, they will improve the business-like appearance of VIA employees. Employee pride and the ease with which a customer can recognize VIA personnel will also be enhanced. The new uniforms were tested by employees at VIA's EXPO 86 pavilion in Vancouver and were launched officially in Halifax in December. The uniforms are being introduced progressively and employees across the country will be outfitted by Spring of 1987.

An agreement was also negotiated with Tilden that will provide car rental service in 59 of VIA's largest stations.

## Stations

Every train journey begins and ends at the station, which is VIA's most visible presence in any community. Since VIA began operating the nation's passenger rail system ten years ago, it has been doing so for the most part out of stations owned by CN and CP. VIA has always believed that it must control these facilities directly if it is to improve service, reduce station operating costs and promote a consistent visual identity across the country. This year, VIA undertook the takeover of over 400 stations and facilities.

These stations were transferred from CN and CP to VIA, providing the rail passenger corporation with full management responsibility for these facilities. VIA would like to share their use and maintenance with communities and is meeting with several to discuss how stations can serve a wider range of community needs and become more cost-efficient. VIA reduced its station costs by over $5 million in 1986.

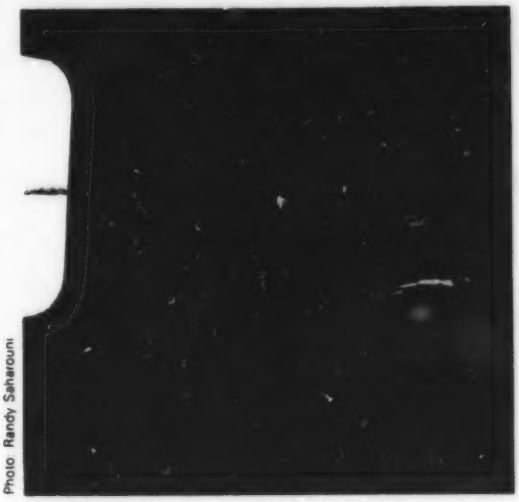


Photo: Randy Saharoun

**Senior service attendant Victor Borden exemplifies VIA's commitment to personalized customer service.**

VIA continues to examine station expenses and local market requirements to determine which stations need to be replaced or upgraded. Five stations were replaced with smaller facilities. And nine stations, used by few passengers, were replaced with heated and lighted shelters.

In addition VIA undertook over $3 million worth of station upgrading. Renovations to the Vancouver station were completed to house VIA's pavilion for Expo 86; finishing touches were added to the Lévis station making it Canada's first fully intermodal facility combining rail, road and water transport; and a new information kiosk was unveiled in Toronto's Union Station, as part of an overall program designed to improve passenger information, traffic flows and access for the handicapped.

## Community consultation

In 1986, VIA established a network of community liaison committees to complement its many existing contacts with municipalities and local interest groups. These committees, organized to represent either individual communities or groups of communities along a route, are comprised of regional VIA personnel, local officials, and local business and tourism representatives. Their discussions centre on common concerns in the areas of pricing, schedules, station facilities and promotion of local tourism and VIA services.

Each year, the scenic trip aboard the Transcontinental attracts thousands of visitors from at home and abroad.

## Equipment

### Modernization

The modernization of VIA's equipment fleet was a major focus of attention during 1986. In a ceremony at Toronto's Union Station on December 15, VIA accepted the first two of its 30 new high powered diesel F40PH-2 locomotives manufactured by the Diesel Division of General Motors of Canada Ltd. The F40PH-2, similar to locomotives used by the Ontario government's commuter operations (GO Transit), has a proven record of reliability and will contribute to improved performance on VIA's transcontinental routes. All 30 locomotives will be put in service during 1987.

The locomotive order, worth $80 million in total, is an important step in the renewal of VIA's locomotive fleet. However, this new equipment will replace only about 25 per cent of VIA's conventional locomotives. Replacement or renewal of the remainder is essential.

Of equally urgent concern is VIA's 30-year-old car fleet which is used largely outside the Québec-Windsor corridor for transcontinental, regional and remote services. While much of this equipment is still structurally sound, it must now either be modernized or replaced if VIA is to operate efficiently. The cost of maintaining this steam-heated equipment is exorbitant and increasing rapidly.

Given Canada's extreme temperatures, failure of the equipment to perform properly or to provide passenger comfort in sub-zero temperatures is of serious concern. Its basic inability to meet passenger needs will continue to erode VIA's market. Proposals have been made to the federal government which cover a range of possible solutions including the acquisition of new equipment and the modernization of approximately 190 cars in VIA's conventional fleet.

Options are also being considered for the eventual replacement of VIA's self-propelled rail diesel cars (RDC). VIA is examining a new product which could meet the needs of both the remote and short-haul, light-density routes currently served by RDCs: the light rail diesel car (LRDC). This technology combines the economy and ease of maintenance of a highway bus with a vehicle suitable for railway operations. Two new LRDCs are being tested by VIA. These tests, taking place in Québec and Manitoba, will be completed by March 1987.

**Maintenance**

Until June of 1985, VIA's rolling stock was maintained under contract by CN and CP. At that time, VIA had fewer than 40 full-time employees monitoring and supervising this work. By the beginning of 1986, however, VIA had taken over responsibility for equipment servicing and maintenance in Montréal and Toronto with 1,500 employees dedicated to this activity.

Most of these employees were transferred to VIA in 1985. An additional 282 employees were transferred in 1986 as VIA took over responsibility for servicing operations in Moncton, Gaspé, Ottawa and Windsor and car equipment maintenance personnel and facilities in Winnipeg, Edmonton and Vancouver. VIA now has responsibility for almost all routine equipment servicing and maintenance activities across Canada, apart from locomotive maintenance and servicing in Western Canada.

The transfer of responsibility for maintenance activities from CN and CP to VIA brought a period of rapid change for the corporation and its new employees. Both had to adjust to new goals, a new environment and new work methods.

At the Toronto Maintenance Centre, for example, industry experience indicated that a two- to three-year period would be required for employees to adjust to new procedures and working conditions before reaching optimum levels of productivity and efficiency. VIA has implemented intensive training programs to facilitate this process. An in-depth review was made to determine where improvements to procedures and schedules could be made. On the basis of its findings, a comprehensive improvement program was launched with the result that by year-end, the servicing operation had made substantial progress toward satisfactory levels of performance. Productivity improvements in the maintenance and heavy repair area will continue to be addressed throughout 1987.

The maintenance operation in Montréal performed well during 1986, despite the limitations of the existing facilities. Construction of Phase 1 of the new Montréal Maintenance Centre, at an estimated cost of $107.5 million, proceeded throughout 1986. Completion of this first phase is scheduled for May 1987.

Photo: Maryse Raymond

**From the Operations Centre at Headquarters, controllers like Mark Hopkins monitor the performance of over 120 trains in Canada daily.**

VIA's maintenance and purchasing staff embarked on an innovative program of contracting out major component repair and car and motive power overhaul in 1986 with encouraging results. Work also continued on the development of an automated inventory management and procurement system which is to be implemented in early 1988.

**Performance**

The last six months of 1986 showed a marked improvement in on-time performance compared to the first half of the year. By year-end, on-time performance was above 80 per cent. Several factors helped in achieving this result. Among them were the program designed to bring the Toronto Maintenance Centre to desired levels of productivity and efficiency and the completion of the first phase of a program of modifications and retrofits to the LRC (Light, Rapid, Comfortable) equipment which brought significant improvements in its reliability and availability.

## VIA's employees

The commitment of our employees to the modernization process is essential. They have consistently shown a willingness to change with the times, adopting new methods of working which contribute both to the quality of our product and the efficiency of our operations.

Moreover, in times of crisis they have proven our greatest asset. VIA's on-board staff were cited for their quick response and attentive care of passengers during the accidents at Hinton, Alberta and Bernières, Québec. Many other employees also worked around the clock to ensure effective and sensitive handling of these tragic events and the people who were directly involved.

It was also our employees' collective efforts that contributed to the success of the many special events celebrating the 150th anniversary of rail passenger service.

**Training**

Bolstered by training programs in recent years, VIA's employees have responded with enthusiasm to the company's goal to excel in customer service. Complaints related to employees' performance in 1986 have declined by 14 per cent over the previous year. This trend speaks well of the leading role played by those employees who come into direct contact with our passengers.

The testing of our on-board services employees in their second official language, conducted this year, showed that the percentage of bilingual employees in contact with the public has gone from 29 per cent in 1983 to 38 per cent in 1986, thus proving that our hiring and language training policies have been fruitful.

Moreover, a survey of our passengers' satisfaction with the quality of our bilingual service rated 8.9 on a scale of ten.

A training program designed to improve the skills of on-board employees in first aid, emergency evacuation procedures and the use of emergency equipment, was also launched. Four hundred employees have already taken the 16-hour course. The balance will be trained in 1987 and employees will take refresher courses every three years. Almost all on-board employees were trained to assist the handicapped and customers with special needs.

## Productivity

VIA has reduced its dependence on the public purse from $631 million in 1985 to $506 million in 1986 in line with government targets. Several productivity improvements contributed to this reduction in costs.

**Streamlining**

The Marketing and Sales organization cut $6.8 million from its annual budget by reorganizing its operations. The process resulted in the elimination of nearly 200 positions across the country. The goal was to cut costs and streamline administration while maintaining levels of service to the public.

VIA's accounting department pursued similar objectives of lower cost and greater efficiency by centralizing its national operations in Montréal. The regional accounting functions in the West, Ontario and Québec were amalgamated in a common accounting system and organization. Small staffs were maintained in the regions and 60 positions were transferred to Montréal. Overall, 24 positions were eliminated. The changes resulted in estimated annual savings of $1 million for the first full year with greater savings projected for future years.

**Labour agreement**

A collective agreement was signed in March for 1,200 on-board services employees. Under the terms of the new agreement, the number of on-board positions has been reduced and reclassified, creating greater flexibility by having employees qualified to perform several different duties. Training to prepare employees for their new duties began immediately after the collective agreement was signed. The new agreement will improve this group's productivity significantly, saving the corporation over $5 million annually.

# A year of celebration for passenger rail

1986 marked the 150th anniversary of passenger rail in Canada and VIA celebrated with numerous special events – highlighted by an exhibit at Vancouver's EXPO 86 and two exhibitions of the restored murals from the "Canadian". Events in which VIA was a major co-sponsor were held in several communities.

VIA Rail, though itself only 10 years old as a corporation, is proud of the fact that Canadians continue to look upon the railway as a vital part of Canada's history – and its future.

Photo: McCall - Northlight

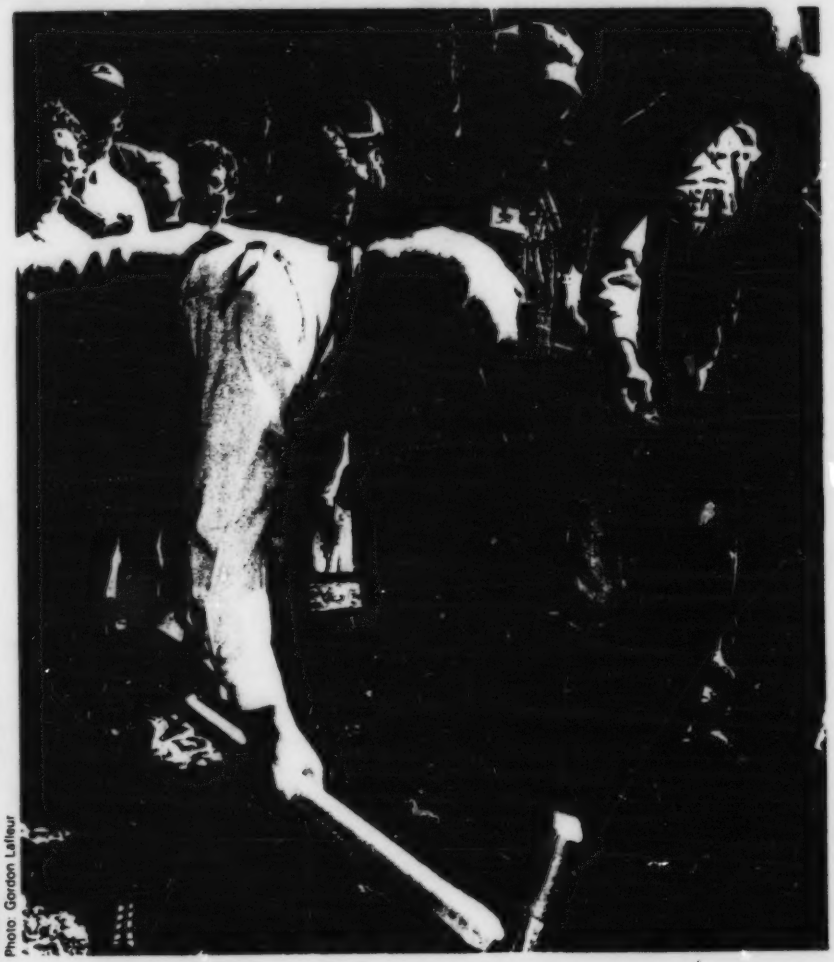


Photo: Gordon Lafleur

Photo: Gordon Lafleur

**Vancouver Island – Hundreds of islanders celebrated the 100th anniversary of the Esquimault and Nanaimo Railway (top right). Robert Harvey, a direct descendant of Robert Dunsmuir, who built the E & N, re-enacts the driving of the last spike at Cliffside, B.C.**

**Vancouver – Among the 168,300 visitors to VIA's EXPO 86 pavilion were Margaret Thatcher, Prime Minister of Great Britain (top left), and Lord Carrington, Secretary-General of NATO (bottom left), with Canada's Minister of External Affairs Joe Clark and VIA Chairman Lawrence Hanigan.**

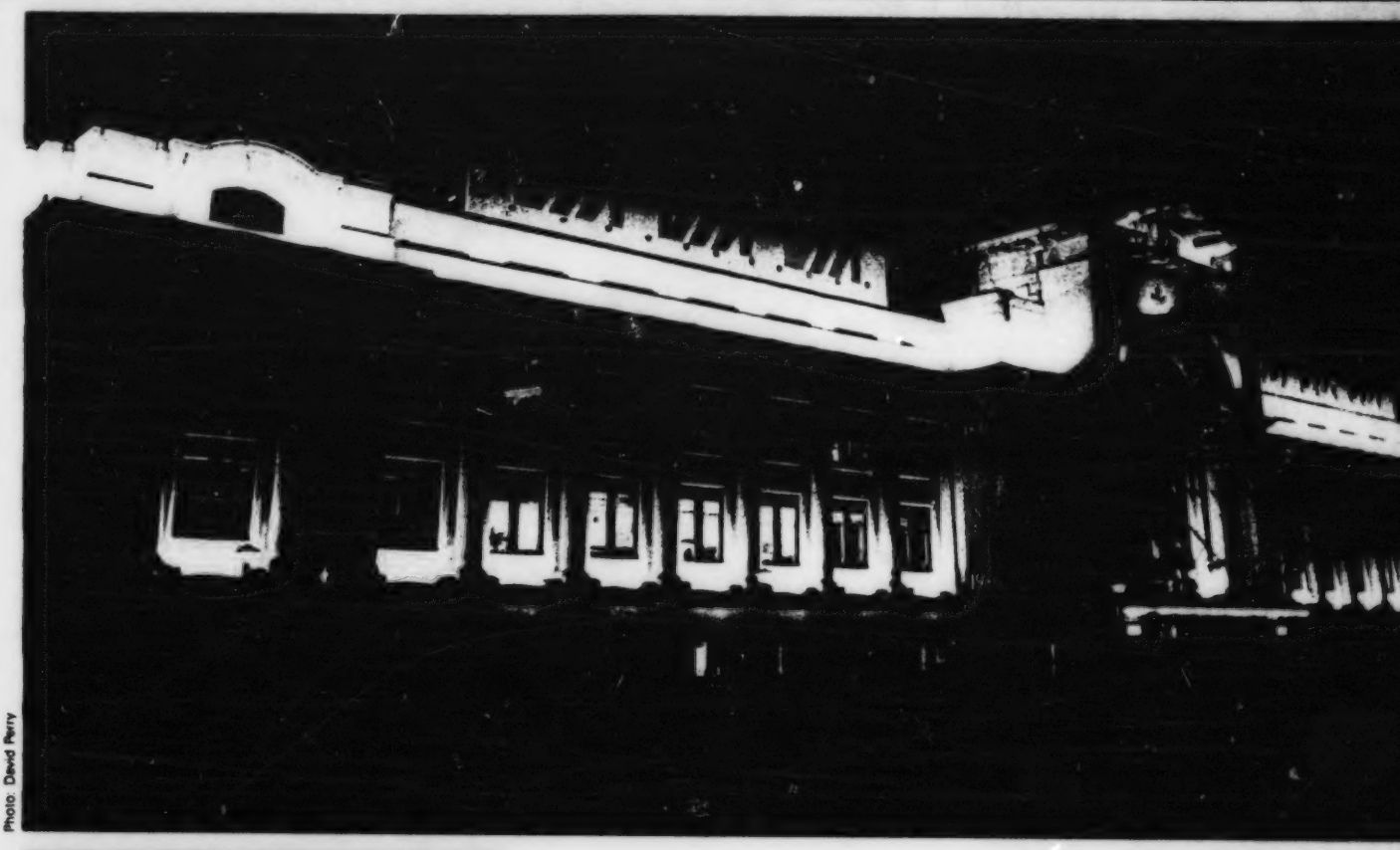


Photo: David Perry

Photo: Pierre Roussel

St. Jean, Québec – On July 19, Governor-General Jeanne Sauvé was guest of honour on the special train from Laprairie to St. Jean which commemorated the first rail journey in Canada, 150 years ago.

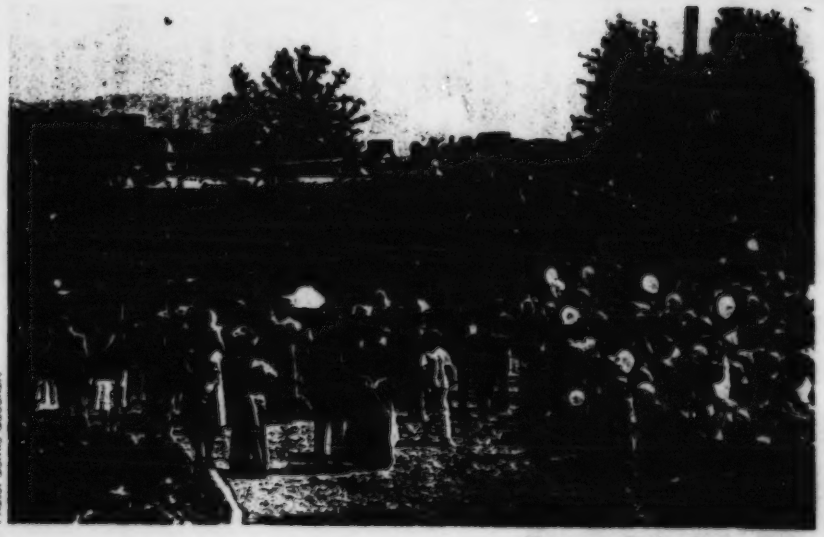


Photo: Bernie Goedhart

Vancouver Station (top) – Half the main floor of the newly renovated station became home to VIA's EXPO 86 exhibit, which depicted the history of Canadian passenger rail.

Some 3,000 people gathered at Port Moody, B.C. on July 4, to celebrate the 100th anniversary of the arrival of the first through transcontinental train.

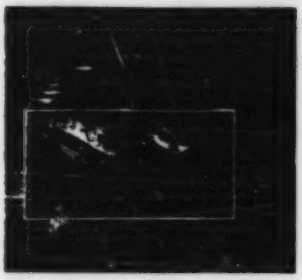
# Legendary "Park car" murals regain their former glory

In 1986, over 62,000 people viewed VIA's collection of "Murals from a Great Canadian Train", which was exhibited for the first time at the McMichael Canadian Collection in Kleinburg, Ontario and later at the Vancouver Art Gallery.

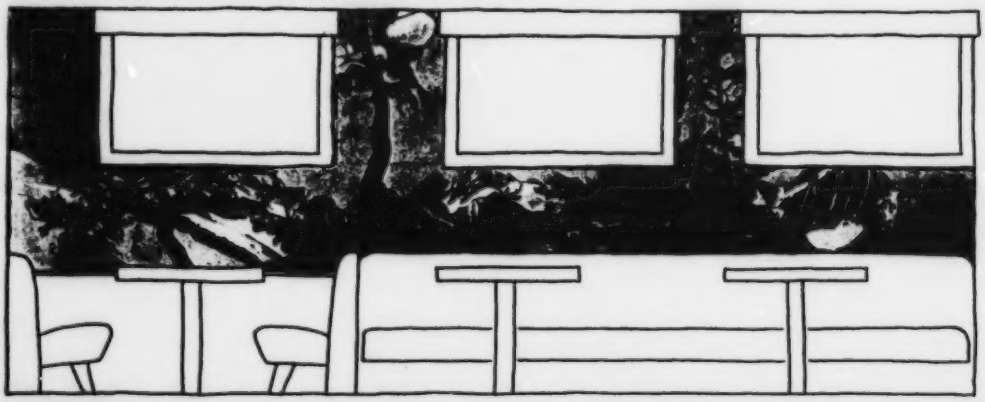
These murals were commissioned back in 1954 from members of the Group of Seven and their contemporaries for the western transcontinental train "The Canadian".

Each of the murals represents one of Canada's national or provincial parks; hence the name "Park cars" was given to the oval-ended dome cars at the rear of the train where the murals were installed.

Over the years, the murals suffered from constant exposure and vibration. To preserve them for future generations, VIA had them removed from the cars and carefully restored for eventual exhibition in museums across Canada and elsewhere. For the enjoyment of passengers, reproductions of the original murals are now being placed in the Park cars.

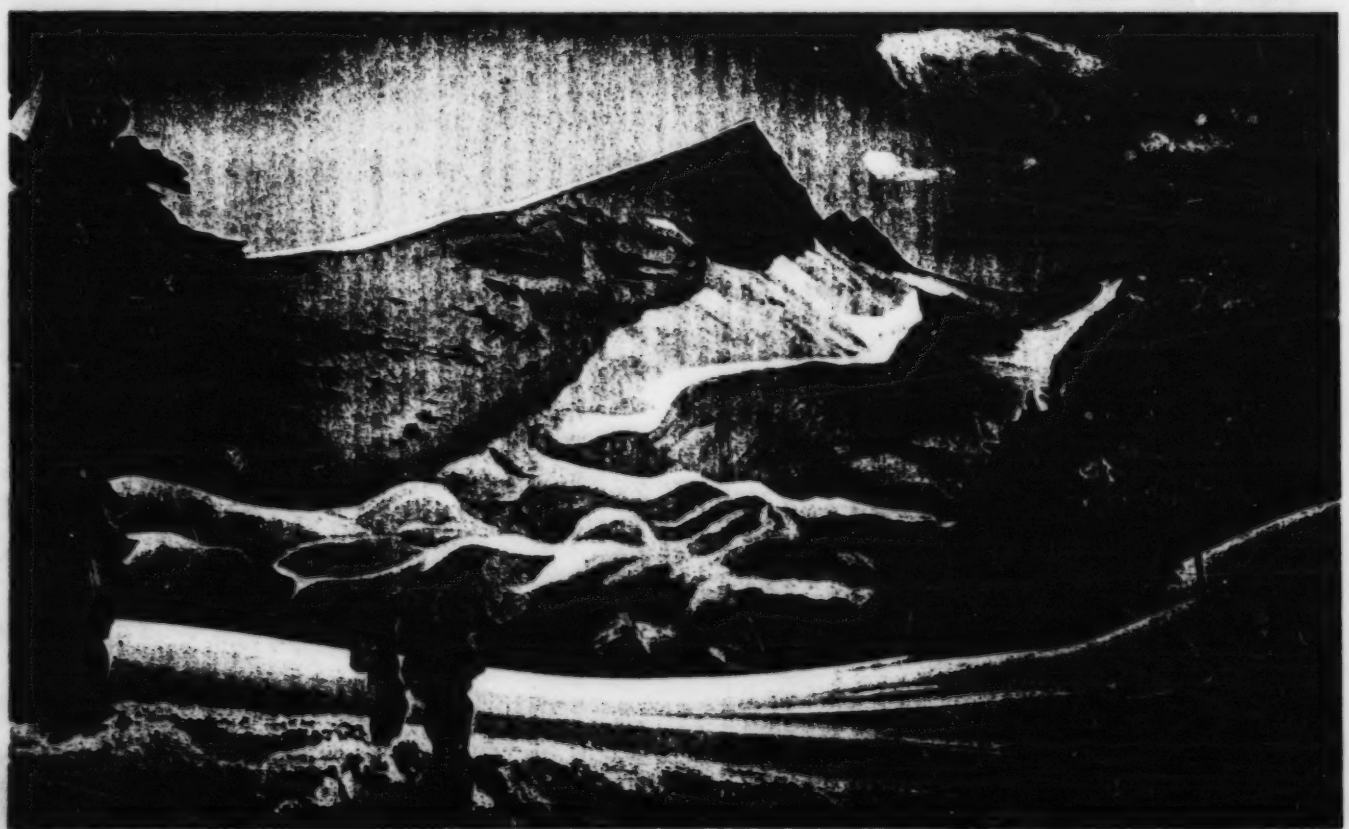


**The full story of the murals is told in a bilingual book by Ian Thom, published by VIA in 1986.**



**Walter J. Phillips' side mural for the Strathcona Park car. The three openings are where the mural used to fit around the train windows.**

**Walter J. Phillips' *Strathcona Provincial Park* is one of 27 murals that VIA inherited when it purchased "The Canadian" from CP in 1978.**



# VIA Rail Canada Inc.
# Financial Review

This review includes data and comments on VIA's financial position and results of operations for the year 1986, with comparative data for 1982-1985. It should be read in conjunction with the financial statements which follow. Key indicators (below) summarize both the financial and operating performance of VIA for 1986.

VIA Rail incurred a net loss of $12.7 million for the year ending December 31, 1986.

## Five-year comparative review

| Key financial indicators | *(in thousands of dollars)* | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Revenue** | **1986** | **1985*** | **1984*** | **1983*** | **1982*** |
| Passenger | **204,055** | 201,393 | 177,041 | 173,325 | 161,994 |
| Contract | **461,880** | 523,602 | 397,796 | 451,200 | 431,620 |
| Other | **4,640** | 4,307 | 24,046 | 21,188 | 16,966 |
| | **670,575** | 729,302 | 598,883 | 645,713 | 610,580 |
| **Expenses** | | | | | |
| Operations and maintenance | **379,456** | 443,592 | 356,847 | 418,314 | 389,101 |
| Customer and support services | **191,062** | 188,770 | 153,061 | 137,063 | 139,770 |
| General and administrative | **59,177** | 48,229 | 52,253 | 60,449 | 49,329 |
| Depreciation and amortization | **58,935** | 44,112 | 32,859 | 26,302 | 23,867 |
| | **688,630** | 724,703 | 595,020 | 642,128 | 602,067 |
| Income (loss) before income taxes | **(18,055)** | 4,599 | 3,863 | 3,585 | 8,513 |
| Income taxes (recovery) | **(5,323)** | 3,676 | 4,781 | — | 9,684 |
| **Net income (loss)** | **(12,732)** | 923 | (918) | 3,585 | (1,171) |
| Net capital expenditures | **92,577** | 153,928 | 153,649 | 135,132 | 114,115 |
| Properties – at cost | **879,323** | 798,930 | 656,500 | 507,946 | 385,331 |
| Government funding | **506,080** | 631,360 | 473,496 | 597,640 | 534,789 |
| **Key operating statistics** | | | | | |
| Total passengers carried (000s) | **6,286** | 7,034 | 6,770 | 6,541 | 6,849 |
| Total passenger miles (000s) | **1,405,033** | 1,542,869 | 1,478,450 | 1,498,429 | 1,520,405 |
| Passenger revenue per passenger mile (¢)** | **14.1** | 12.7 | 11.7 | 11.3 | 10.3 |
| Average length of trip (miles) | **224** | 219 | 218 | 229 | 222 |
| Train miles operated (000s) | **13,042** | 12,954 | 12,212 | 12,190 | 12,393 |
| Car miles operated (000s) | **74,128** | 76,292 | 72,050 | 71,761 | 78,722 |
| Average passenger load factor (%) | **50.3** | 51.2 | 51.7 | 52.6 | 49.6 |
| Average number of passenger miles per train mile | **108** | 119 | 121 | 123 | 123 |
| Average number of employees | **5,370** | 4,178 | 3,653 | 3,474 | 3,640 |

*Note: (*) Restated*
*(**) Excludes tour revenues*
*Key operating statistics exclude infant passengers*

# VIA Rail Canada Inc.
# Financial Review

**Additional CN charges**
The loss resulted from $18.5 million in additional CN charges which have had to be accounted for in 1986. These unexpected charges – VIA was notified of them December 3, 1986 – resulted from a CN proposed Settlement Invoice for 1985 being submitted to the Canadian Transport Commission (note 1b), which if approved would result in a $34.8 million increase in costs over those billed to VIA in the 1985 Annual Invoice. CN's proposed Settlement Invoice reflects its position with respect to cost components such as shop overhead, road property ownership, and administration costs as well as methodological changes in the development of those costs. However, on December 23, 1986, management was advised by the CTC that a substantial portion of the $34.8 million increase will be recommended for disallowance. Consequently, VIA has accounted for only $18.5 million of additional charges as a result of CN's submission to the CTC. These charges have not been funded by the Government.

**Government funding**
Total government funding to VIA was $506 million – $462 million for operating expenditures and $44 million for capital expenditures. This was $3 million below the total funding level approved for 1986 and $126 million (or 20 per cent) less than the government funding to VIA in 1985.

**Funding for operations**
Government funding for operating (current) expenditures came in below the 1986 budget of $465 million by $3 million. Furthermore, the government funding needed for operating expenditures in 1986 (contract revenue) was $62 million (or 12 per cent) below the 1985 level.

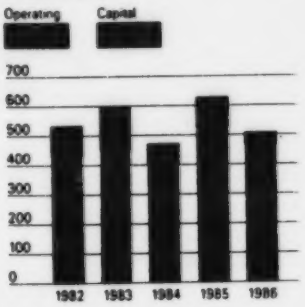
Beyond the $18.5 million in unexpected charges from CN for which no provision was made in the establishment of the approved 1986 budget level, VIA's 1986 government funding requirement for operations reflects a decrease of $57 million as a result of a Ministerial arrangement to reduce VIA's excessive cost base through a 10% reduction in CN/CP charges. Other major components of this $62 million decrease in operating funding are the effects of favourable resolutions of contractual settlements with the railways ($14 million), lower fuelling costs ($10 million), productivity and workload changes ($35 million) and VIA's generation of an additional $3 million in passenger revenue.

The impact of these favourable items was partially offset by the effects of inflation ($25 million), the increase in depreciation of assets ($15 million) and other costs ($11 million), which include the expenses associated with the Hinton and Bernières accidents. The 1986 operating funding levels also reflect the full year impact (an increase of $24 million) of restoring services (on June 1, 1985) such as the Super Continental, Atlantic, Montréal-Sherbrooke, Québec-Mont Joli and Toronto-Havelock.

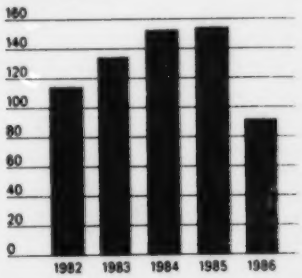
**Funding for capital**
Government funding for VIA's capital expenditures was $44 million. During 1986, VIA invested $107 million in assets. Sixty-two million (58 per cent) of these expenditures were financed through internally-generated funds; the balance was funded by the government.

The $93 million net capital investment in fixed assets included an expenditure of $47 million to acquire 20 new high horsepower F40PH-2 diesel locomotives as a result of an initial order placed with General Motors in 1985. Ten more were ordered in June 1986 for delivery later in 1987. These locomotives represent an important step towards replacing VIA's aging motive power fleet. Also, $36 million was invested in the construction of the new maintenance centre in Montreal. Expenditures on information systems hardware, software, and applications development were $6 million.

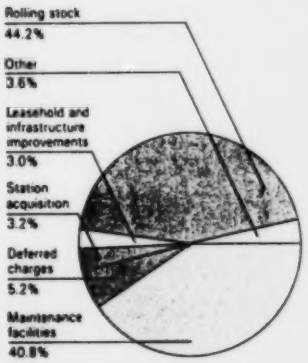
**Total funding ($ millions)**



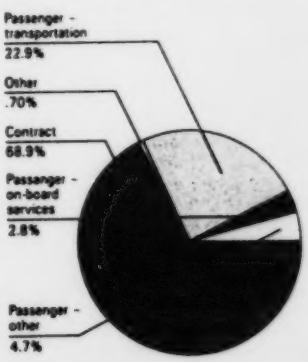

**Capital expenditures ($ millions)**




**Nature of 1986 capital expenditures**




**Composition of 1986 revenues**



**Passenger revenue**

In a year characterized by moderate growth in domestic travel markets and intense competition, VIA was able to achieve only a 1.3 per cent ($3 million) increase in passenger revenue. Interestingly enough, the reduction in fuel prices that helped offset some of the expenses incurred in operations resulted in an increase in the number of trips made by automobile. Consequently, VIA's market share dropped in 1986.

Passenger revenue per passenger-mile (termed the yield) is 14.1¢ up 1.4¢ (or 11 per cent) from the previous year.

There was a basic 2 per cent fare increase on transportation and a 4 per cent increase on selected accommodation on December 1, 1986. This followed an 8 per cent general fare increase on December 1, 1985. The fare increases along with changes in discounts and selective origin/destination pricing were the major factors in VIA attaining its present level of passenger revenues while the number of passengers VIA handled decreased.

Revenue generation was also aided by an aggressive advertising campaign which included using direct mail as a means of promoting VIA's all-inclusive Canada Tour packages to American customers. In the fall of 1986, VIA initiated joint advertising campaigns with Tourism Canada, Tourism Québec and Tourism Ontario. VIA also introduced a number of service adjustments in 1986 designed to contain costs while better responding to the needs of the market.

However, the number of passengers handled, 6.3 million – was disappointing. This represents a decrease of 748,000 passengers using VIA's services (or 10.6 per cent). In order to strengthen and regain market share, VIA has concentrated on improving its equipment availability and reliability. While this, along with improving on-time performance, should result in ridership climbing over the next few years, intense competition from airlines in the form of seat sales and new frequencies as well as from the private automobile and bus companies is not expected to diminish.

The decrease in ridership has resulted in VIA's average passenger load factor falling slightly from 51.2 per cent to 50.3 per cent. The introduction of limited consist (short trains) during the off-peak period on the long-haul services helped to adjust capacity to demand and keep the proportion of unsold seats down. However, the use of more LRC trains in a minimum fixed-consist mode, (which have a higher number of average seats per car) kept the passenger load factor from improving over the 50.3 per cent level. Car-miles operated decreased 2.2 million, or 2.8 per cent and passenger miles decreased 137.8 million miles, or 8.9 per cent.

Train-miles increased slightly and reflect the full year impact of the train services restored on June 1, 1985, such as the Atlantic and Super Continental. These services have also contributed to a 5-mile increase in the average length of a trip. EXPO 86 travel was also a factor.

**Other revenue**

Other revenue, mainly interest, increased by $0.3 million. This resulted from an effective program of managing the Corporation's daily cash balances.

**Expenses**

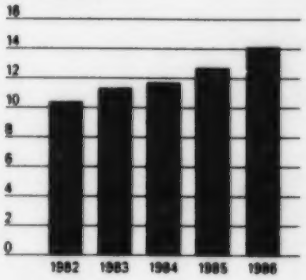
Total expenses decreased by $36 million (or 5 per cent) to $689 million in 1986.

**Operations and maintenance**

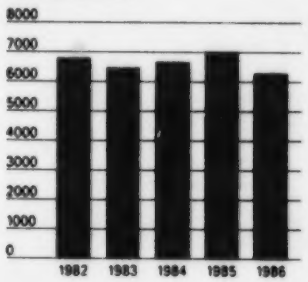
Operations and maintenance expenses include railway charges from CN and CP to VIA, as well as expenses directly incurred by VIA in train operations and equipment maintenance.

Operations and maintenance expenditures decreased by $64 million (or 14 per cent) to $379 million. In the drive toward a more competitive cost structure, a major step was taken in 1986 with a 10 per cent reduction to CN/CP charges. This reduction amounted to $57 million. Operating costs were also under intense scrutiny during the year. A large part of the decrease ($21 million) resulted from productivity and workload changes. Overall, fuelling costs decreased by $10 million. As well, the favourable resolution of contractual settlements with the railways resulted in a reduction of $14 million in the expenses of 1986. Major items contributing to increased cost were: a full year's cost of restored train services ($18 million) and about $15 million due to inflation. Other operating expenses fluctuated marginally resulting in a net increase of approximately $4 million.

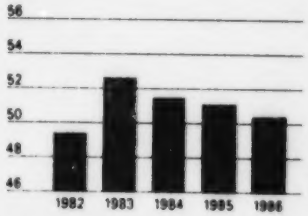
**Passenger revenue per passenger mile (in cents)**



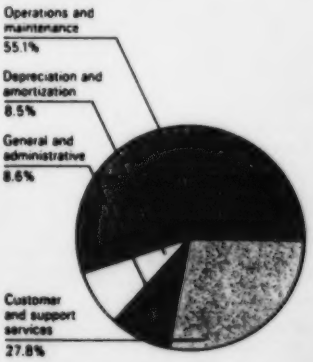

**Passengers (in thousands)**




**Average passenger load factor (%)**




**Composition of 1986 expenses**



# VIA Rail Canada Inc.
# Financial Review

During the first half of 1986, the responsibility for servicing operations in Moncton, Gaspé, Ottawa and Windsor was transferred to VIA. On October 3, 1986, routine equipment servicing and maintenance activities in Winnipeg, Edmonton and Vancouver were also transferred from CN to VIA.

**Customer and support services**
Customer and support services include all services delivered to the travelling public by VIA's employees and the programs in direct support of these services. These include On-Board Services, Marketing and Sales, Training, as well as RESERVIA (VIA's reservation and ticketing system).

Expenses in this area have increased $2 million (or 1 per cent) to $191 million. While VIA cut costs in Marketing and Sales as well as in On-Board Services, commitment to customer service was not compromised. The train crewing project, which reduced the number of on-board service classifications from 14 to 7, allowed VIA more management flexibility and decreased expenses by $4 million. Marketing and Sales' streamlining and VIA's management and control of stations reduced costs a further $7 million. The impact of inflation in the customer and support services area ($8 million) and the additional expenses associated with the full year effect of the restored or modified train services ($6 million), offset the reductions in expenses associated with the productivity programs.

**General and administrative**
General and administrative expenses increased by $11 million over 1985, largely due to non-recurring costs such as the cost ($3 million) involved in presenting an exhibit at Vancouver's EXPO 86. Another major component of this $11 million increase over 1985 is a $6 million increase in the need for insurance to cover accidents, derailments and repairs. Inflation contributed $2 million to the additional expense. VIA's accounting department, in an effort to reduce costs and increase its efficiency, centralized its national operation in Montréal.

**Depreciation and amortization**
Depreciation and amortization costs rose 34 per cent over 1985 to $59 million from $44 million, reflecting the impact of a full year's depreciation on the new Toronto Maintenance Centre ($4 million) as well as $6 million in accelerated depreciation charges for the Tempo rolling stock which has a low utilization level because it is costly to maintain and operate. A higher asset base due to information systems development and station upgrading, contributed to this large increase in expense.

# VIA Rail Canada Inc.
# Financial Statements

## Balance sheet

**As at December 31**

*(in thousands)*

| Current assets | Notes | 1986 | 1985 |
|---|---|---|---|
| Cash and short-term deposits | | $ — | $ 3,896 |
| Accounts receivable | | 8,435 | 10,729 |
| Advance on contracts | 3 | 5,024 | 4,817 |
| Receivable from the Government of Canada | | 213,467 | 173,171 |
| Materials and supplies | | 24,643 | 19,481 |
| | | 251,569 | 212,094 |
| **Long-term assets** | | | |
| Investment | | 2,001 | — |
| Properties | 4 | 709,474 | 678,712 |
| Deferred charges | | 7,584 | 7,769 |
| | | 719,059 | 686,481 |
| | | $970,628 | $898,575 |
| **Current liabilities** | | | |
| Bank advances | | $ 3,786 | $ — |
| Accounts payable and accrued liabilities | | 208,298 | 166,835 |
| Income taxes payable | 10 | 1,088 | 1,727 |
| Deferred revenue | | 6,314 | 5,367 |
| | | 219,486 | 173,929 |
| **Long-term liabilities** | | | |
| Deferred investment tax credits | 10 | 7,882 | 12,854 |
| | | 7,882 | 12,854 |
| **Shareholder's equity** | | | |
| Share capital | 5 | 9,300 | 9,300 |
| Contributed surplus | 6 | 744,787 | 700,587 |
| Retained earnings (deficit) | | (10,827) | 1,905 |
| | | 743,260 | 711,792 |
| | | $970,628 | $898,575 |

*See accompanying notes to financial statements.*

Signed on behalf of the Board,

Director and Chairman
of the Audit Committee

Director and Chairman of the Board

# VIA Rail Canada Inc.
# Financial Statements

## Statement of income and deficit

**Year ended December 31**

***(in thousands)***

| **Revenue** | **Notes** | **1986** | **1985** |
|---|---|---|---|
| Passenger | | $204,055 | $201,393 |
| Contract | 2a | 461,880 | 523,602 |
| Other | | 4,640 | 4,307 |
| | | 670,575 | 729,302 |
| **Expenses** | | | |
| Operations and maintenance | 2b | 379,456 | 443,592 |
| Customer and support services | | 191,062 | 188,770 |
| General and administrative | | 59,177 | 48,229 |
| Depreciation and amortization | | 58,935 | 44,112 |
| | | 688,630 | 724,703 |
| Income (loss) before income taxes | | (18,055) | 4,599 |
| Income taxes (recovery) | 9 | (5,323) | 3,676 |
| **Net income (loss)** | | (12,732) | 923 |
| **Retained earnings (deficit)** | | | |
| Balance at beginning of year | | 1,905 | 982 |
| Balance at end of year | | $(10,827) | $ 1,905 |

*See accompanying notes to financial statements.*

# VIA Rail Canada Inc.
# Financial Statements

## Statement of changes in financial position

**Year ended December 31**

***(in thousands)***

| **Cash provided by (used in) operating activities** | **1986** | **1985** |
|---|---|---|
| Net income (loss) | $(12,732) | $ 923 |
| Non-cash charges to income: | | |
| Depreciation and amortization | 58,935 | 44,112 |
| Losses on retirement of assets | 2,777 | 3,866 |
| | 48,980 | 48,901 |
| Changes in working capital items: | | |
| Accounts receivable | 2,294 | (1,141) |
| Materials and supplies | (5,162) | (10,392) |
| Receivable from the Government of Canada | (59,637) | (59,308) |
| Accounts payable and accrued liabilities | 17,136 | 35,551 |
| Income taxes payable | (639) | 238 |
| Deferred revenue | 947 | 2,494 |
| | (45,061) | (32,558) |
| **Cash flow from operations** | 3,919 | 16,343 |
| **Cash provided by (used in) financing activities** | | |
| Capital funding from the Government of Canada | 44,200 | 107,758 |
| Receivable from the Government of Canada | 19,341 | (98) |
| Deferred investment tax credits | (4,684) | 3,438 |
| | 58,857 | 111,098 |
| **Cash provided by (used in) investment activities** | | |
| Investment | (2,001) | — |
| Properties | (84,754) | (151,288) |
| Deferred charges | (7,823) | (2,640) |
| Changes in working capital items: | | |
| Advance on contracts | (207) | 3,615 |
| Accounts payable and accrued liabilities | 24,327 | (619) |
| | (70,458) | (150,932) |
| **Decrease in cash during the year** | (7,682) | (23,491) |
| **Cash at beginning of year*** | 3,896 | 27,387 |
| **Cash at end of year*** | $ (3,786) | $ 3,896 |

* *Includes bank advances and short-term deposits*

*See accompanying notes to financial statements.*

# VIA Rail Canada Inc.

## Notes to Financial Statements

**Year ended December 31, 1986**

**1. Accounting policies**

These financial statements have been prepared by management in accordance with accounting principles generally accepted in Canada and conform in all material respects with the accounting standards of the International Accounting Standards Committee as they relate to the presentation of historical cost financial information. The significant policies are summarized below:

a) **Revenue recognition:**
Passenger revenue is recognized when earned. Contract revenue (note 2a) is recognized on a realized and estimated basis and any changes in the estimates are accounted for in the year of change.

b) **Charges under railway operating agreements:**
Charges from the contracting railways in respect of the operating agreements (note 2b) are recorded on an incurred and estimated basis.

These expenditures are subject to adjustment by the Canadian Transport Commission following a review of the actual costs incurred each year by the parties concerned. Adjustments arising from this review are included in the Statement of Income and Deficit in the year in which the resolution occurs.

c) **Materials and supplies:**
The inventory is valued at weighted average cost for on-board stock, latest invoice price for fuel and new materials in stores, and at estimated utility or sales value for usable second-hand, obsolete and scrap materials.

d) **Investment:**
The Corporation owns 140,279 common shares of Railroad Association Insurance, Ltd. (R.A.I.L.) representing a 4% interest therein accounted for on the cost basis.

e) **Properties:**
Properties, including those acquired under capital leases are recorded at cost. The costs of refurbishing and rebuilding of rolling stock for the first time are capitalized. These costs are incurred to improve and extend the useful life of the assets concerned. The costs of refurbishing and rebuilding of rolling stock, for a second time, except for major renewals, are charged to operations.

f) **Depreciation and amortization:**
Depreciation and amortization is calculated on a straight-line basis at rates sufficient to write off properties over their estimated useful lives. The estimated useful lives for significant classes of assets are as follows:

| | |
|---|---|
| Rolling stock | 8 to 30 years |
| Stations and facilities | 20 years |
| Maintenance buildings | 25 years |
| Machinery, equipment and other fixed assets | 3 to 15 years |
| Office furniture and equipment | 3 to 20 years |
| Leasehold and infrastructure improvements | 10 to 38 years |

No depreciation is provided for projects in progress.

g) **Deferred charges:**
Deferred charges are principally comprised of the costs of development of information systems and are being amortized on the straight-line method over periods varying from three to seven years. Accumulated amortization of $35,816,000 (1985: $27,808,000) has been deducted in arriving at the carrying value of the deferred charges.

h) **Leases:**
Assets recorded under capital leases are amortized on a straight-line basis over the terms of the leases.

All other leases are accounted for as operating leases and the rental costs are accounted for as incurred.

i) **Deferred investment tax credits:**
In accordance with the cost reduction approach, investment tax credits are deferred and amortized to income over the estimated useful lives of the related assets.

j) **Pensions:**
The cost of providing pension benefits is determined by actuarial valuations, which allocate to each year of service the applicable portion of total estimated benefits, based on projections of employees' compensation levels to the time of their retirement.

Current service costs include the portion of estimated benefits attributable to services rendered during the current year and are funded as they accrue.

Past service costs are being funded over periods up to twenty-five years having regard for rates recommended by the actuary and approved by the Superintendent of Insurance.

## 2. Operating agreements

a) **Railway passenger service contract:** The Corporation has entered into an agreement with the Government of Canada to provide services, activities and undertakings relating to the provision, management and operation of railway passenger services in Canada.

The agreement also provides that the Minister of Transport and the Corporation shall enter into Subsidiary Service Request Agreements with respect to specified inter-city rail passenger services.

b) **Canadian National Railway Company and Canadian Pacific Limited:** The Corporation has operating agreements with the railways for the use of tracks, facilities, train personnel, rolling stock servicing and refurbishing.

Costs incurred under the railway operating agreements, excluding capital expenditures, amounted to $235,986,000 (1985: $400,777,000).

## 3. Advance on contracts

Advance on contracts represent payments made on capital projects for station upgrading and the purchase of maintenance materials.

## 4. Properties

*(in thousands)*

| | 1986 | 1985 |
|---|---|---|
| Land | $ 2,806 | $ 391 |
| Rolling stock | 517,851 | 496,751 |
| Stations and facilities | 12,526 | 9,463 |
| Maintenance buildings | 90,029 | 42,884 |
| Machinery, equipment and other fixed assets | 9,554 | 8,231 |
| Office furniture and equipment | 21,417 | 17,593 |
| Leasehold and infrastructure improvements | 123,420 | 133,481 |
| | 777,603 | 708,794 |
| Accumulated depreciation and amortization | (169,848) | (120,218) |
| | 607,755 | 588,576 |
| Projects in progress | 101,719 | 90,136 |
| | $709,474 | $678,712 |

At December 31, 1986 the gross value of assets under capital leases included above was $7,235,000 (1985: $5,250,000) and related accumulated amortization thereon amounted to $271,000 (1985: $8,000).

## 5. Share capital

*(in thousands)*

| | 1986 | 1985 |
|---|---|---|
| Authorized | | |
| An unlimited number of common shares of no par value | | |
| Issued and fully paid | | |
| 93,000 common shares | $9,300 | $9,300 |

## 6. Contributed surplus

Contributed surplus represents amounts received or receivable from the Government of Canada for capital expenditures.

## 7. Lease obligations and commitments

a) The future minimum rental payments relating to operating leases are as follows:

*(in thousands)*

| | |
|---|---|
| 1987 | $ 14,149 |
| 1988 | 12,508 |
| 1989 | 12,060 |
| 1990 | 11,805 |
| 1991 | 12,179 |
| Subsequent years | 334,446 |
| | $397,147 |

A significant portion of the leases are for real estate or rental of computer equipment and services.

b) No obligations under capital leases exist as lease payments applicable to the initial terms have been paid in lump sums at the inception of the leases.

c) As at December 31, 1986 the Corporation has outstanding commitments mainly relating to the purchase of property and equipment amounting to approximately $34,647,000.

## Notes to Financial Statements

**Year ended December 31, 1986**

**8. Pension plans**

a) The Corporation has retirement benefit plans covering all of its permanent employees, including those transferred from Canadian National Railway Company during the year and in 1985 (note 11). Under the plans, employees are entitled to benefits at retirement age, based on compensation and length of service.

Actuarial valuations of the pension plans were carried out as at December 31, 1985. Based on these valuations, unfunded liabilities in respect of past service costs at December 31, 1986, excluding any such liability pertaining to the foregoing employees transferred to the Corporation, amounted to approximately $2,402,000.

b) Employees transferred from Canadian National Railway Company during the year, and in 1985, will be fully protected to the extent of their benefits accrued under the pension plan of their former employer. Negotiations are continuing concerning the amount of funds to be transferred to cover accumulated benefits up to the dates of transfer.

**9. Income taxes**

The effective tax rate in the statement of income and deficit varies from the combined Federal and Provincial income tax rate as a result of differences between capital cost allowances and depreciation and amortization expense. No benefits have been recognized in respect of these differences because of uncertainty as to their realization in future accounting periods.

**10. Prior period adjustment**

As indicated in the Corporation's 1985 financial statements, Revenue Canada was in the process of auditing the Corporation's tax returns for the years ended December 31, 1978 to 1984. This audit has now been completed and assessments have been issued disclosing that no Federal income taxes are payable, due to the utilization of investment tax credits.

Revenue Canada's assessments have influenced the Corporation's Provincial tax position in that certain tax liabilities, previously accounted for as deferred income taxes, are now currently payable. As a result of this revised position, deferred income tax liabilities as at December 31, 1985, have been reduced by $1,727,000, of which $238,000 re'ated to the year then ended; and current income taxes have been increased by a corresponding amount.

**11. Related party transactions**

VIA Rail Canada Inc. is a Crown Corporation with all of its issued shares owned by the Government of Canada.

In the normal course of business, the Corporation contracts with other Crown Corporations for services which in 1986 amounted to $198,927,000 (1985: $361,912,000). The amounts payable to these Corporations at December 31, 1986 amounted to $52,827,000 (1985: $44,787,000).

During the year, and in 1985, certain rolling stock maintenance and station activities, previously conducted under the operating agreement with Canadian National Railway Company referred to in note 2(b), have been progressively transferred under the Corporation's direct control. Pursuant to these arrangements certain inventories and properties were acquired during the year for a total consideration of $4,961,000 (1985: $10,808,000). The Corporation also acquired the services of approximately 282 (1985: 1,460) former employees of Canadian National Railway Company and entered into various operating leases for the rental of real estate on which the maintenance buildings and certain stations and facilities are located.

**12. Subsequent event**

As indicated in the Corporation's 1985 financial statements, a National Rail Passenger Transportation Act is expected to be tabled in Parliament. It will establish a legislative basis for the provision of national and commuter rail passenger transportation services. This legislation will change the Corporation's relationship with the Government of Canada, as well as the two freight railways which control the Corporation's essential rights-of-way. The financial impact of the legislation cannot be estimated with any certainty at this time.

# VIA Rail Canada Inc.
# Financial Statements

## Responsibility for preparation and integrity of financial statements

The management of VIA is responsible for the preparation and integrity of the financial statements contained in the Annual Report. These statements have been prepared in accordance with generally accepted accounting principles and necessarily include some amounts that are based on management's best estimates and judgement. Management considers that the statements present fairly the financial position of VIA and the results of its operations.

To fulfill its responsibility, VIA maintains systems of internal accounting controls, policies and procedures to ensure the reliability of financial information and to safeguard assets. The internal control systems and financial records are subject to reviews by internal auditors and by Raymond, Chabot, Martin, Paré during the examination of the financial statements.

The Audit Committee of the Board of Directors meets periodically with the internal and external auditors, and with management to approve the scope of audit work and to assess reports on audit work performed. The financial statements have been reviewed by the Audit Committee and approved by the Board of Directors upon their recommendation.

## Auditors' report

To the Honourable
The Minister of Transport
Ottawa, Canada

We have examined the balance sheet of VIA Rail Canada Inc. as at December 31, 1986 and the statements of income and deficit and changes in financial position for the year then ended. Our examination was made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as we considered necessary in the circumstances.

In our opinion, these financial statements present fairly the financial position of the Corporation as at December 31, 1986 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, we have examined the transactions that came to our notice in the course of the above-mentioned examination of the financial statements of VIA Rail Canada Inc. for the year ended December 31, 1986, to determine whether they were in accordance with Part XII of the Financial Administration Act, the regulations, the charter and by-laws of the Corporation and any directives given to the Corporation pursuant to the Act. Our examination of these transactions was made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as we considered necessary in the circumstances. In our opinion, these transactions were, in all significant respects, in compliance with the authorities specified.

Raymond, Chabot, Martin, Paré

Chartered Accountants

Montréal, Canada
January 28, 1987

# Corporate Directory

at December 31, 1986

## Board of Directors

**Frank Barber,** Businessman
Halifax, Nova Scotia

**Jean-Roch Boivin, Q.C.,** Lawyer
Montréal, Québec

**Gary T. Brazzell, Q.C.,** Lawyer
Winnipeg, Manitoba

**Robert Brunet, Q.C.,** Lawyer
Montréal, Québec

**James C. Doak, Q.C.,** Lawyer
Kelowna, B.C.

**Jean-L. Guilbeault, Q.C.,** Lawyer
Montréal, Québec

**Lawrence Hanigan,** Chairman of the Board and acting President and Chief Executive Officer
VIA Rail Canada Inc.
Montréal, Québec

**Dr. Hugh Horner,** Vice-Chairman of the Board
VIA Rail Canada Inc.
Consultant
Edmonton, Alberta

**A.J. (Sandy) LeBlanc,** Management Consultant
Ottawa, Ontario

**Marc LeFrançois, M.Sc.,** Industrialist
Ange-Gardien, Québec

**John D. McElwain, Q.C.,** Lawyer
Toronto, Ontario

**Paul J. Norris,** Geologist
Edmonton, Alberta

**Ian W. Outerbridge, Q.C.,** Lawyer
Toronto, Ontario

**Laura Sabia,** Journalist
Toronto, Ontario

**Hugh K. Smith, Q.C.,** Lawyer
Halifax, Nova Scotia

**Helen M. Swan,** Homemaker
Saskatoon, Saskatchewan

## Officers

**Lawrence Hanigan,** Chairman of the Board and acting President and Chief Executive Officer

**B.E. Horsman,** Executive Vice-President

**Réjean Béchamp,** Vice-President
Equipment and Facilities Projects

**R.J. Guiney,** Vice-President and Chief of Transportation

**John A. Hanna,** Vice-President
Finance and Administration

**Murray Jackson,** Vice-President
Marketing and Sales

**Janet Lewis,** Treasurer

**Carole Mackaay,** Corporate Secretary

**Jacques B. Noël,** Vice-President
Human Resources

**James Roche,** Vice-President
Corporate Planning

## Committees of the Board

**Executive Committee**

**Lawrence Hanigan,** Chairman
Jean-Roch Boivin
Dr. Hugh Horner
Hugh K. Smith

**Planning and Budget Committee**

**Hugh K. Smith,** Chairman
Gary T. Brazzell
Jean-L. Guilbeault
Dr Hugh Horner
Ian W. Outerbridge
Laura Sabia

**Human Resources and Compensation Committee**

**Jean-Roch Boivin,** Chairman
Frank Barber
James C. Doak
Sandy LeBlanc
Ian W. Outerbridge
Helen M. Swan

**Audit Committee**

**Gary T. Brazzell,** Chairman
Robert Brunet
Jean-L. Guilbeault
Paul J. Norris
Laura Sabia
Helen M. Swan

**Investment Committee**

**John D. McElwain,** Chairman
Frank Barber
Jean-Roch Boivin
Robert Brunet
James C. Doak
Marc LeFrançois

**Marketing Committee**

**Sandy LeBlanc,** Chairman
Marc LeFrançois
John McElwain
Paul J. Norris
Hugh K. Smith

## VIA office locations

**Headquarters:** 2 Place Ville-Marie
Montréal, Québec H3B 2G6.
*Phone:* (514) 871-6000
Postal address: Box 8116, Station A,
Montréal, Québec H3C 3N3.

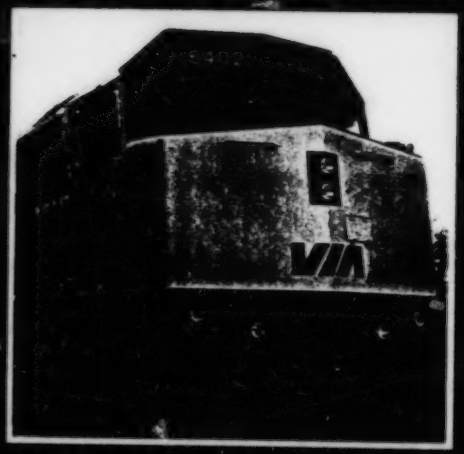
**VIA Atlantic:** 777 Main Street,
Moncton, New Brunswick E1C 1E9.
*Phone:* (506) 853-6300.

**VIA Québec:** Place Bonaventure,
Box 1358, 44 Elgin Street,
Montréal, Québec H5A 1H2.
*Phone:* (514) 871-7800

**VIA Ontario:** 20 King Street West,
Toronto, Ontario M5H 1C4.
*Phone:* (416) 868-7211.

**VIA West:** Wawanesa Building,
191 Broadway, Suite 700, Winnipeg,
Manitoba R3C 3T8.
*Phone:* (204) 944-9440.

# VIA Rail Canada Inc.



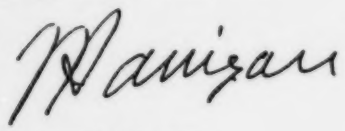

# Rapport annuel 1986

L'Honorable John C. Crosbie, C.P., député
Ministre des Transports
Ottawa

Monsieur le Ministre,

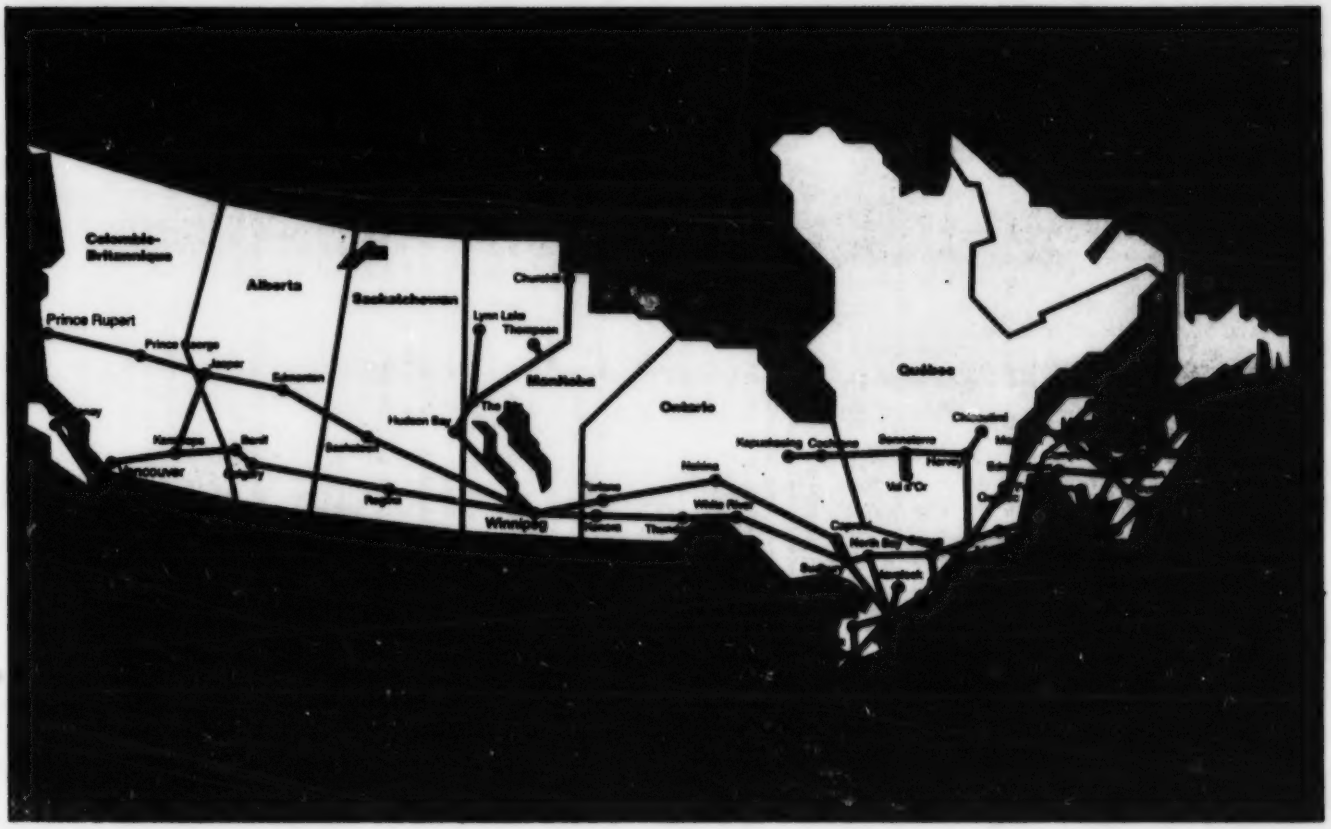
Conformément aux dispositions de la Loi sur l'administration financière, j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel de VIA Rail Canada Inc. pour l'exercice se terminant le 31 décembre 1986.

Le président du Conseil,



Lawrence Hanigan

# Le réseau ferroviaire national de VIA




## L'année VIA en bref

*(en milliers, sauf pour les données sur le personnel)*

| | 1986 | 1985 |
|---|---|---|
| **Résultats financiers** | | |
| Recettes voyageurs | 204 055 $ | 201 393 $ |
| Produit total | 670 575 $ | 729 302 $ |
| Bénéfice net (perte nette) | (12 732) $ | 923 $ |
| **Dépenses en immobilisations** | 92 577 $ | 153 928 $ |
| **Volume** | | |
| Total des voyageurs transportés | 6 286 | 7 034 |
| Total des voyageurs-milles | 1 405 033 | 1 542 869 |
| Voitures-milles exploitées | 74 128 | 76 292 |
| **Nombre moyen d'employés** | 5 370 | 4 178 |

## Table des matières


| | | | |
|---|---|---|---|
| Mot du président du Conseil | 2 | Revue financière | 15 |
| Rapport d'activités | 7 | États financiers et notes | 19 |
| Célébrations du 150e anniversaire | 12 | Annuaire de la Société | 26 |

# Mot du président du Conseil

Photo: Pierre Roussel

Lawrence Hanigan, président du Conseil.

En 1986, en plus de participer aux cérémonies marquant le 150e anniversaire du rail voyageurs au Canada, VIA a également atteint sa dixième année d'existence. C'est en effet il y a 10 ans que le gouvernement fédéral décidait de réorganiser le réseau de trains voyageurs et de créer une entité unique chargée d'assurer les services ferroviaires à tous les Canadiens. Dans l'histoire du rail, une décennie n'est certes pas bien longue, mais elle permet un recul suffisant pour tenter de situer VIA dans les efforts qu'elle déploie à mettre hebdomadairement 800 trains sur la voie. Qu'avons-nous accompli ? À quoi aspirons-nous ?

À la création de VIA en 1977, deux grands projets ont été amorcés qui, une fois menés à terme, garantiront le succès des services ferroviaires voyageurs. En premier lieu, la nouvelle Société a dû prendre en mains un grand nombre d'éléments des services ferroviaires, pour assurer la coordination et l'efficacité de ses opérations, axées sur la satisfaction des usagers. Contrairement à la compagnie américaine Amtrak qui a vu le jour comme société autonome, dotée de sa propre législation et exploitant un réseau complet, VIA a dû peu à peu acquérir les pouvoirs et les ressources nécessaires à une exploitation rentable. Défi de taille, si l'on considère qu'en 1977 VIA n'était guère plus qu'une petite entreprise de marketing qui possédait un parc de matériel vieillissant, racheté au CN et au CP. Il lui fallait donc intégrer les employés de ces deux sociétés, de même que les gares, les opérations de maintenance et diverses activités. Les bases de la législation et de la réglementation régissant les services ferroviaires voyageurs devaient en outre être modifiées de manière à refléter l'ordre nouveau. Chaque échelon gravi pour atteindre au statut d'entreprise autonome et permanente vouée à la prestation de services ferroviaires voyageurs, l'a été au prix d'énormes efforts, face à une concurrence impitoyable et à une indifférence souvent hostile.

En deuxième lieu, la Société a dû moderniser sa gestion. Héritière d'une tradition vieille d'un siècle et demi, VIA s'est vu léguer une place bien établie dans le réseau des transports au Canada. Cependant, sa position s'est trouvée compromise par des infrastructures désuètes et des stratégies commerciales devenues anachroniques dans le contexte concurrentiel du marché des voyages. Je m'empresse d'ajouter que le matériel vieillissant pris en charge par VIA pouvait cependant paraître moderne à comparer aux méthodes de maintenance en vigueur (la réparation des voitures s'effectuait à l'extérieur, à des températures de moins 40° !) ; VIA ne possédait aucun système informatique perfectionné, pas même pour les réservations, et certaines méthodes de travail n'avaient pratiquement pas changé depuis la locomotive à vapeur.

À certains égards, VIA a eu plus de difficulté à moderniser son exploitation qu'à en assumer le contrôle. En effet, elle n'a pas seulement dû puiser dans des fonds publics déjà très sollicités, mais aussi modifier sa façon de penser, en renonçant à la quiétude des vieilles pratiques en faveur de méthodes moins éprouvées, donc plus risquées. Il lui a fallu comprendre les avantages à long terme qui peuvent découler d'un bouleversement à court terme.

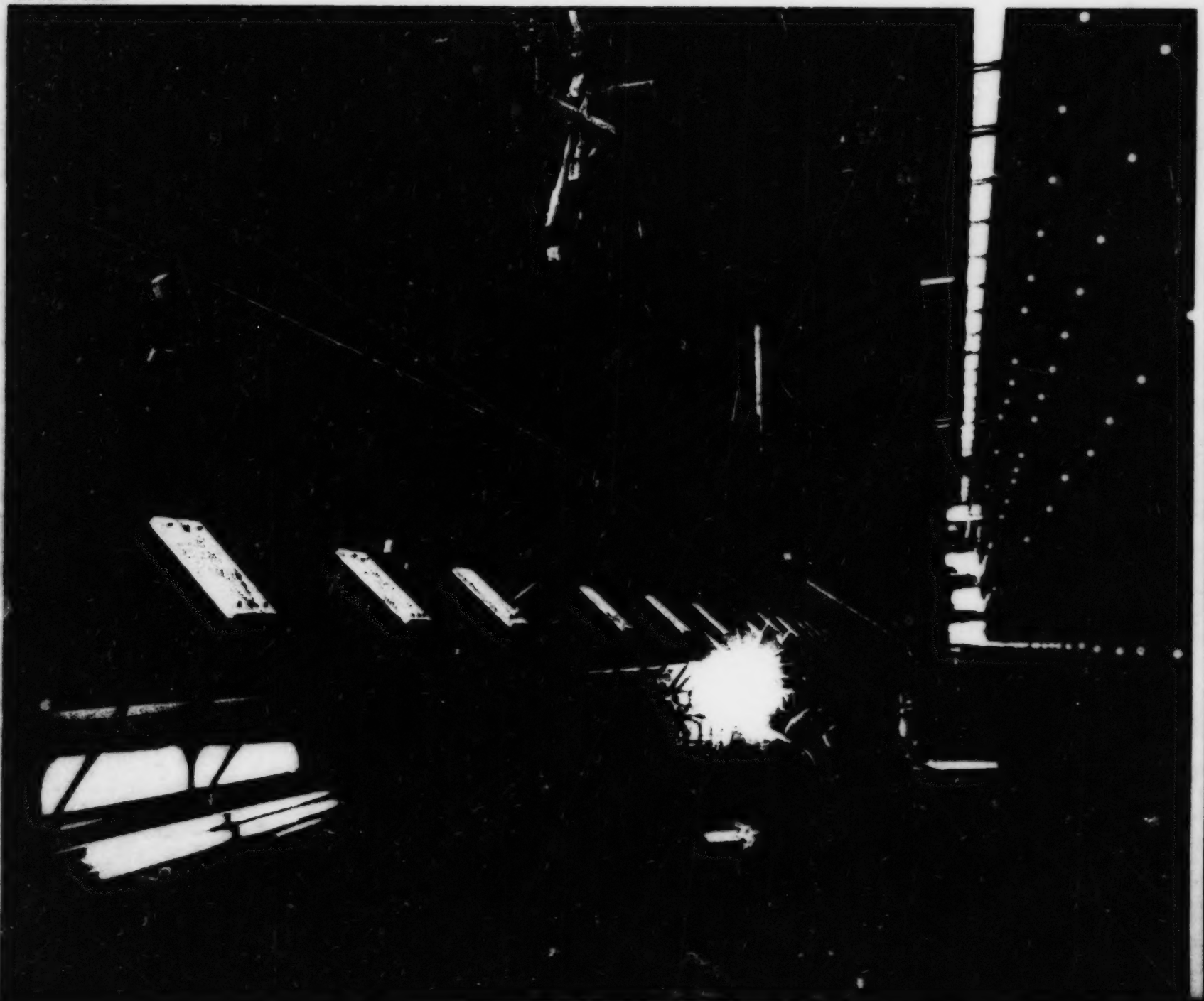
Le rapport de cette année, qui relate les principaux événements de 1986, doit être lu à la lumière de ce qui précède. Il indique en effet où en est VIA dans ses efforts pour créer une société de chemin de fer contrôlant ses propres intérêts et dirigeant ses activités toutes axées vers le public voyageur. Il montre également dans quelle mesure la Société a réussi à moderniser ses services et à demeurer compétitive dans un marché toujours plus exigeant.

Partant de ces considérations, on peut affirmer que 1986 a été une bonne année. En effet, VIA a réduit son financement public de 62 millions de dollars. L'avenir immédiat promet la reconduction de résultats aussi satisfaisants.

À la fin de 1986, l'effectif de VIA avait augmenté de 55 pour 100 par rapport à 1983. Cet accroissement résulte de la prise en charge par VIA d'employés du CN et du CP spécialisés dans les services voyageurs, laquelle est intervenue en même temps que VIA assumait la responsabilité de la maintenance et de l'entretien courant de son parc de matériel ainsi que de la gestion de la plupart des gares desservies. À l'heure actuelle, le personnel de conduite demeure

Les travaux de construction de la première phase se poursuivent au Centre de maintenance de Montréal, qui doit ouvrir ses portes en mai 1987.

Photo. Esmond Chouéke



l'unique grande catégorie d'employés ne relevant pas directement de VIA, mais son transfert est prévu pour 1987.

La Loi nationale sur le transport ferroviaire des voyageurs a été déposée devant la Chambre en 1986. Cette loi qui devrait être présentée à nouveau et adoptée en 1987, consacrera VIA comme principale mandataire des services ferroviaires voyageurs au Canada et conférera à la Société les pouvoirs dont elle a besoin pour s'acquitter de ses obligations.

D'ici à la fin de 1987, VIA aura pratiquement mené à bien son premier grand projet, puisqu'elle sera devenue une société de transport voyageurs entièrement intégrée, responsable de la gestion de toutes ses activités, depuis les portes d'accès aux gares jusqu'aux installations de maintenance. L'unique exception d'importance demeure les voies de parcours. VIA doit en effet partager ces voies qui sont la propriété du CN et du CP avec les trains de marchandises, car le coût de voies ferrées réservées aux trains de voyageurs est beaucoup trop élevé pour être envisageable dans un avenir prévisible. Mais même au chapitre du partage des voies, VIA a fait valoir ses droits. La nouvelle législation lui donnera le droit d'utiliser les voies du CN et du CP et établira les bases d'une formule de dédommagement juste et raisonnable, qui évitera les surprises.

Le présent rapport annuel contient un chiffre qui témoigne du chemin parcouru par VIA dans la prise en charge directe des services ferroviaires voyageurs. C'est ainsi qu'en 1986, 63 pour 100 des frais annuels d'exploitation et de maintenance de VIA représentaient les redevances versées au CN et au CP. En 1984, ce chiffre était de 96 pour 100. En 1987, il ne sera plus que de 37 pour 100. Refusant le rôle de simple chambre de compensation, VIA a enfin obtenu la gestion des activités s'inscrivant dans son mandat.

Le deuxième grand projet a trait à la modernisation. Là aussi, le rapport annuel rend compte des réalisations de la Société. Aménagé au coût de 93 millions de dollars, le nouveau Centre de maintenance de Toronto vient de célébrer son premier anniversaire. À Montréal, on construit un centre analogue qui devrait ouvrir ses portes en 1987. Ces centres n'entraîneront pas seulement un relèvement de la productivité et une réduction des coûts, mais également une amélioration notable de la fiabilité et de la disponibilité du matériel roulant. Ces nouvelles installations (d'autres sont prévues à Halifax, Winnipeg et Vancouver) ne sont que l'amorce du programme de modernisation des activités de maintenance. Dans une deuxième phase, VIA entend transformer radicalement ses méthodes de maintenance. L'entretien de rames entières et non plus d'unités de matériel séparées, les permutations de composants, la sous-traitance des réparations majeures et le recyclage de la main-d'oeuvre sont autant d'éléments qui préparent l'avenir et dont certains sont déjà mis en pratique.

Photo Randy Saharoun

**En 1986, pour promouvoir les voyages en train au Canada, VIA a lancé sa propre revue de bord, «Directions», qu'elle publie trimestriellement.**

Au chapitre des gares, le rapport annuel fait état de l'achèvement de plusieurs projets de rénovation et de modernisation. Dans bien des cas, VIA a opté pour la construction de nouvelles gares ou de nouveaux abris qui répondent mieux aux besoins du marché que les installations existantes. Dans d'autres, certaines gares ont retrouvé leur splendeur d'antan sans que soient négligés pour autant les besoins des voyageurs d'aujourd'hui. VIA a également modifié sa façon de faire, en combinant parfois les comptoirs des bagages et des billets, et en confiant l'exploitation de certaines gares à des intérêts locaux ou en incitant les pouvoirs publics locaux à participer à leur remise en état ; dans les gares plus importantes, elle a aussi assoupli la classification des employés, ce qui a permis une réduction des effectifs sans que la qualité des services en souffre.

Dans les provinces de l'Atlantique, le personnel des gares et les employés des Services dans les trains (SDT) ont endossé de nouveaux uniformes en 1986 ; les employés des autres régions les revêtiront d'ici au milieu de l'année 1987. Outre leur côté plus attrayant et plus pratique, ces nouveaux uniformes qui se faisaient attendre depuis longtemps symbolisent la volonté de VIA d'être de son temps.

La nouvelle convention collective que VIA a signée en 1986 avec ses employés des SDT a marqué un progrès encore plus appréciable, mais sans doute moins évident. Cette convention rajeunit les méthodes de travail et la classification des emplois, et permet à VIA d'offrir à bord des trains ce qu'elle offre dans les gares : des services de qualité avec un effectif réduit.

VIA a par ailleurs modernisé ses techniques commerciales. Grâce à de meilleurs systèmes d'information et de communication, VIA est désormais en mesure d'offrir des services fiables à des centaines d'agences de voyages à un coût moins élevé qu'auparavant, et son personnel des ventes peut ainsi se concentrer sur les marchés en expansion. Ce sont résolument les voyages organisés qui constituent le plus intéressant de ces marchés. Ces forfaits se sont extrêmement bien vendus en 1986, puisque les revenus qui en découlent ont augmenté de 22 pour 100 par rapport à l'année précédente. Grâce à la pénétration du marché américain, à de nouvelles campagnes publicitaires coordonnées avec la promotion touristique assurée par les gouvernements fédéral et provinciaux, et à des circuits novateurs, VIA escompte une expansion soutenue et dynamique de ce segment du marché.

VIA révise présentement sa structure tarifaire de façon à desservir chaque paire de villes selon ses mérites économiques. De plus en plus, VIA entend recourir à toute une gamme de rabais et de tarifs promotionnels pour demeurer concurrentielle dans une industrie déréglementée.

L'amélioration des services ferroviaires repose sur la modernisation d'un parc de voitures et locomotives vétustes, qu'il est de plus en plus difficile d'exploiter en respectant les horaires et dont les aménagements ne répondent plus aux normes actuelles. VIA a donc entamé un important programme de renouvellement de son parc. En 1986, la Société a pris livraison des 12 premières d'une série de 30 locomotives commandées à General Motors. Ces nouvelles motrices permettront d'améliorer la performance et la fiabilité des trains tout en abaissant les coûts d'exploitation et de maintenance. VIA a définitivement arrêté le plan de modernisation d'une partie de son matériel affecté aux longs parcours, plan selon lequel elle prévoit garder les unités qui sont en bon état, en réaménager les intérieurs et moderniser les systèmes de chauffage et d'air climatisé. Par ailleurs, dans sa recherche d'un véhicule susceptible de succéder à ses autorails diesel, VIA procède aux essais d'un modèle d'autorail ultraléger. Elle tente aussi de trouver le type de voiture capable de remplacer les unités longs parcours qui ne seront pas modernisées, et envisage l'achat d'autres locomotives. Ces projets de rééquipement coûtant cher, VIA a sollicité l'aide financière des pouvoirs publics fédéraux.

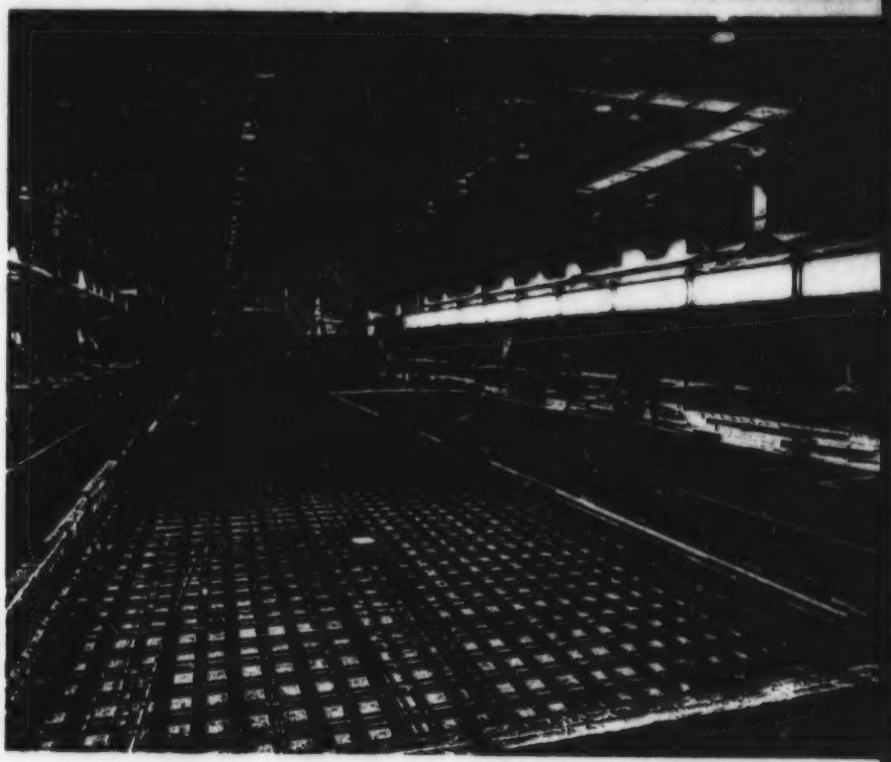


Photo Esmond Choueke

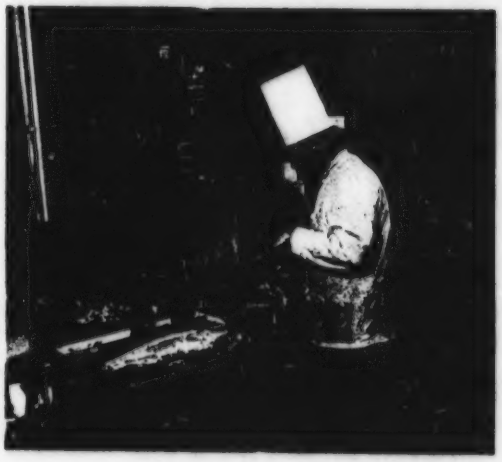


Photo Randy Saharoun

**Au Centre de maintenance de Montréal, le matériel roulant pourra être entretenu et réparé en rames intégrales, dans des fosses comme celle-ci, d'où des économies de temps et d'argent appréciables.**

**Tous les repas servis à bord des trains sont mis au point au Laboratoire d'alimentation de Montréal. On voit ici le chef cuisinier Réal Larose mettant la touche finale à une de ses spécialités.**

Mon propos n'est pas de fournir une analyse détaillée des activités de VIA en 1986 (les pages qui suivent y sont consacrées), mais plutôt de situer cette année par rapport aux objectifs à long terme qui sont, comme on sait, le contrôle et la modernisation du produit dont VIA a la charge. À cet égard, on peut dire que 1986 a été une année fructueuse même si VIA a connu sa part de déceptions. En effet, le volume du trafic n'a pas répondu à ses attentes et, au premier semestre, la ponctualité de ses services n'a pas été ce qu'elle aurait dû être. Mais VIA a pris des mesures pour remédier à ces lacunes.

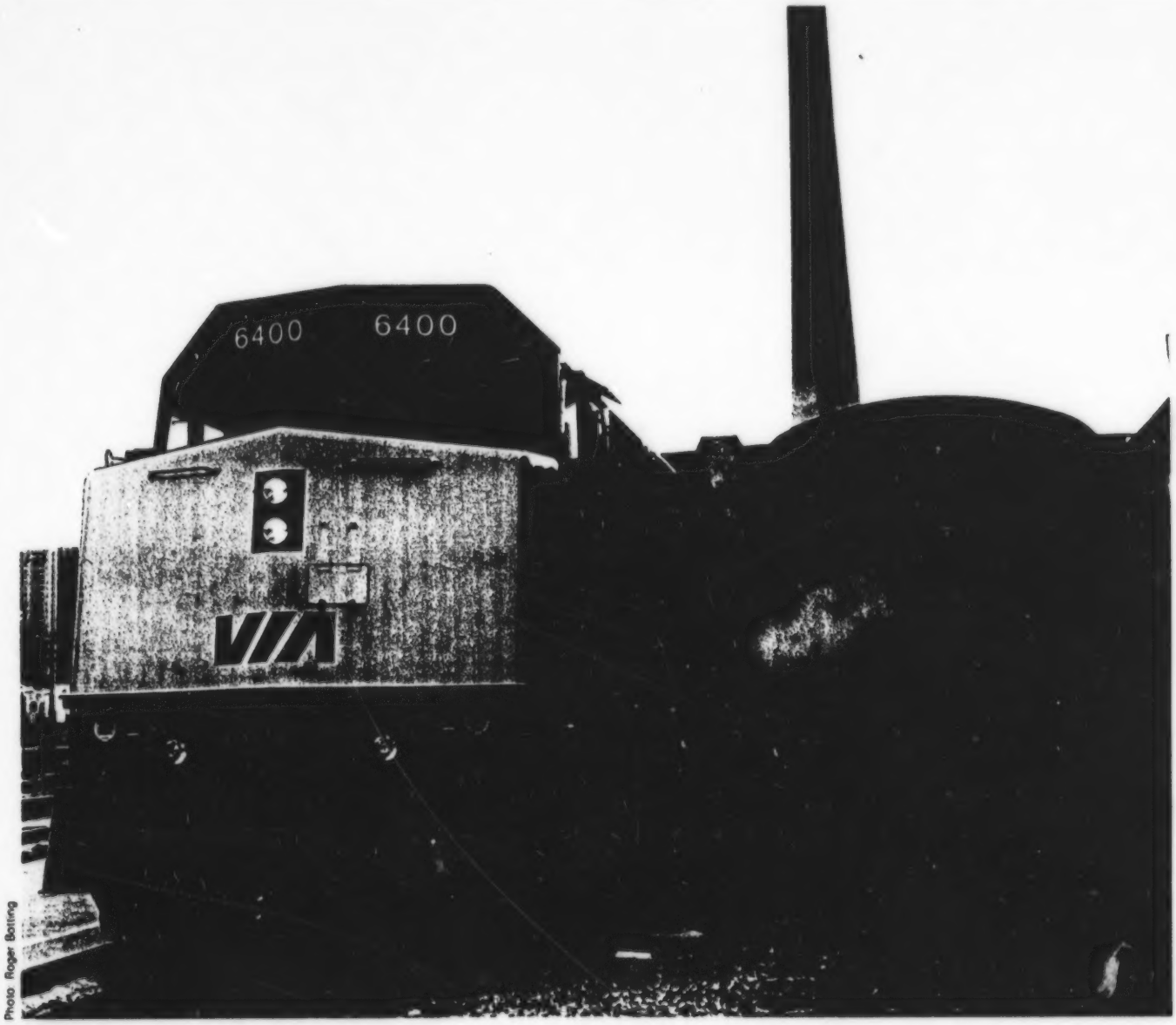



Photo Roger Botting

**L'acquisition de 30 locomotives diesel F40PH-2, construites par General Motors et reconnues pour leur fiabilité, permettra à VIA d'accroître la performance sur les parcours transcontinentaux.**

D'un autre côté, les employés de VIA, les anciens comme ceux qui sont récemment passés sous son contrôle, ont largement été à la hauteur de leur tâche en 1986. Ils méritent des éloges pour la facilité avec laquelle ils se sont adaptés à la nouvelle conjoncture d'exploitation et aux nouvelles méthodes de travail, tout en offrant des services améliorés à la clientèle.

Il est un autre sujet qui me tient à coeur et que je me dois d'aborder ici. L'accident du Supercontinental qui s'est produit le 8 février 1986 à l'est de Hinton, en Alberta, restera à tout jamais gravé dans nos mémoires. Vingt-trois personnes y ont trouvé la mort, seize voyageurs de VIA et sept employés du CN. Pour éviter qu'une telle tragédie ne se répète, il appartient maintenant à VIA et aux autres sociétés ferroviaires de mettre en oeuvre les recommandations du rapport d'enquête judiciaire. Je profite de ces quelques lignes pour exprimer toute ma sympathie aux familles des victimes et à ceux qui ont été blessés. Il va sans dire que VIA a redoublé ses efforts pour offrir un moyen de transport sûr et efficace.

Le président du Conseil,

Lawrence Hanigan

# Rapport d'activités

## Marketing

Les recettes découlant des ventes de billets n'ont pas fluctué par rapport à 1985, malgré une légère régression de la part du marché en 1986, attribuable en partie à la concurrence accrue de la voiture particulière dont l'usage a augmenté suite à des ventes record et à une baisse du prix de l'essence. Par ailleurs, la dérèglementation des transports publics a donné lieu à une nouvelle guerre des prix entre tous les transporteurs.

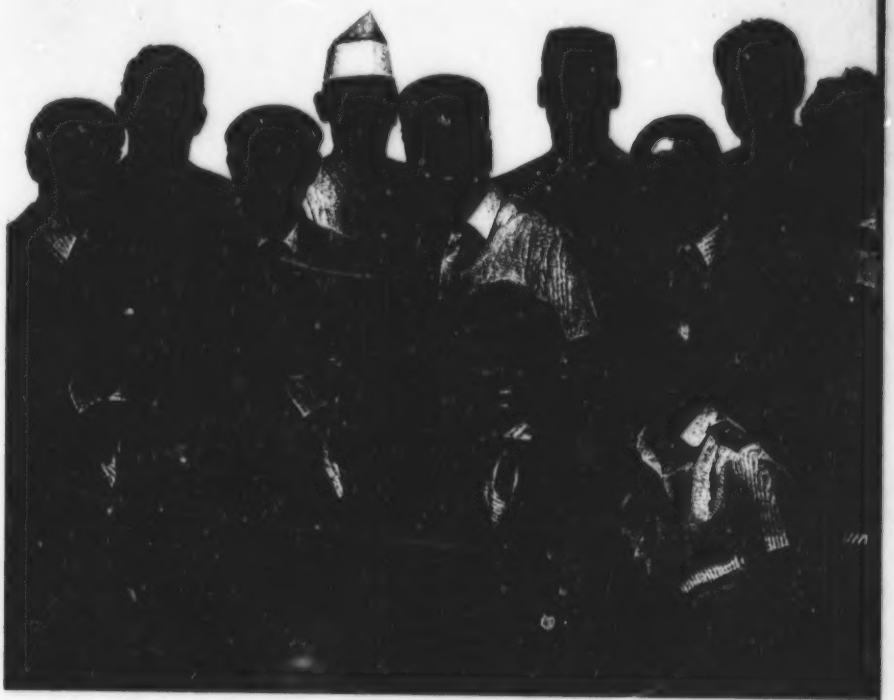


Photo: Pierre Choinière

**Signés par le couturier canadien Michel Robichaud, les élégants uniformes que porteront bientôt tous les employés de VIA en contact direct avec la clientèle, contribuent à donner un nouveau visage au rail voyageurs.**

**Expansion du marché**

En 1986, VIA a continué d'élargir sa base commerciale. De plus, la Société s'est lancée dans un important programme de formation de son effectif de vente dans le but d'en parfaire les compétences professionnelles.

Compte tenu des systèmes de communication perfectionnés qu'elle offre désormais à son réseau d'agents de voyages et de clients commerciaux, VIA a vivement incité ses représentants à rechercher de nouveaux marchés, et ceux-ci ont mis l'accent sur les voyages en groupe pour relever le taux d'occupation des trains.

Les forfaits de VIA se sont très bien vendus en 1986, puisque les recettes brutes en découlant ont accusé une hausse de 22 pour 100 par rapport à l'année précédente. VIA continue de tirer parti de l'opinion largement répandue chez le consommateur selon laquelle le train est l'un des moyens de transport les plus confortables, les plus sûrs et les plus reposants. La Société reconnaît que pour augmenter le nombre de ses usagers, elle doit intensifier ses efforts du côté du marché touristique.

À l'automne de 1986, VIA a lancé des campagnes publicitaires de concert avec les offices du tourisme du Canada, du Québec et de l'Ontario. La première, qui s'adressait aux résidants des États américains limitrophes, insistait sur les forfaits «Escapade» en Ontario et au Québec. La deuxième campagne dont le but était d'inciter les Québécois à se rendre en Ontario a mis elle aussi en vedette les forfaits «Escapade» de VIA. Ces deux campagnes ont eu un certain retentissement et ont souligné le rôle de VIA comme protagoniste important de la scène touristique canadienne.

VIA s'est également engagée dans des opérations avec d'autres compagnies de transport public. C'est ainsi que la Société s'est jointe à Air Canada pour offrir aux voyageurs se rendant à Vancouver en avion, depuis l'une des cinq principales villes de l'Est canadien, de prendre le train au retour ou vice-versa, tout en bénéficiant d'un tarif excursion aller et retour. En association avec British Airways, VIA offre également aux Britanniques qui viennent au Canada, un forfait couvrant le coût du transport aérien et ferroviaire.

Le marché américain qui a totalisé près de 20 millions de dollars de ventes en 1986, a été l'objet d'offensives commerciales de grande envergure. VIA a notamment envoyé à ses clients américains les plus susceptibles de voyager au Canada, un publipostage vantant les mérites de ses «Vacances Canada». De plus, VIA a inauguré des lignes de téléphone interurbaines gratuites entre les États-Unis et le Canada, dans le but de mieux renseigner les clients américains et d'accepter leurs réservations directement.

VIA a également tenté d'élargir sa part du marché étudiant, en offrant aux étudiants qui se déplacent entre Ottawa, Montréal et Toronto des carnets de billets à prix réduit. Les résultats de ce programme expérimental seront analysés en 1987.

Fin 1986, VIA a inauguré une grille de tarifs «heures de pointe/heures creuses» entre Ottawa et Montréal. Cette formule vise à accroître les recettes aux périodes de pointe, tout en incitant les gens à prendre le train aux périodes moins chargées grâce à des allers simples à prix réduit. Si elle constate une hausse des recettes et du nombre des voyageurs, VIA pourrait appliquer ce genre de formule à d'autres liaisons.

Pour promouvoir les voyages en train dans tout le Canada, VIA a lancé sa propre revue de bord, «Directions». L'éditorial

reflète les intérêts des voyageurs, les articles portant sur les voyages en train et le tourisme. «Directions» sera également envoyée aux conseillers en voyages, aux agences de tourisme et aux organes d'information qui s'intéressent aux voyages. Cette revue trimestrielle devrait se financer à même les recettes publicitaires.

**Ventes et services**

La modernisation des systèmes de réservation et de tarification et l'amélioration des données sur les divers marchés permettent maintenant à VIA de fixer ses prix selon la conjoncture propre à chaque parcours. Désormais, ses grandes lignes et ses liaisons moyennes ou courtes peuvent être traitées indépendamment les unes des autres. Grâce à cette innovation, VIA peut demeurer compétitive sur certains axes, notamment dans le corridor Québec-Windsor. Par exemple, le 1er décembre, l'augmentation générale des tarifs n'a pas touché les liaisons les plus courtes, alors que les prix ont augmenté en moyenne de 3 et 4 pour 100 sur les moyens et les grands parcours.

VIA a également supprimé certaines liaisons qui n'attiraient pas suffisamment de voyageurs. Même si ces modifications visaient en partie à comprimer les dépenses, elles traduisent surtout le désir de VIA de fournir à bord une gamme de services et de commodités qui répondent mieux aux exigences du consommateur.

Les nouveaux uniformes que porteront bientôt tous les employés de VIA travaillant dans les trains comme dans les gares, témoignent de cette optique. Conçus par le couturier canadien Michel Robichaud, ces uniformes accentueront l'aspect professionnel des employés. On peut en outre penser qu'ils contribueront à accroître leur fierté de travailler pour VIA et aideront le public à mieux les identifier. Ces uniformes, qui habillaient à titre expérimental les employés du pavillon de VIA à EXPO 86 à Vancouver, ont été officiellement lancés à Halifax en décembre. L'implantation se fait graduellement et, d'ici au printemps de 1987, tous les employés devraient porter leurs nouvelles tenues.

VIA a également négocié une entente avec Tilden pour la location de voitures dans 59 des gares les plus importantes.

**Gares**

Comme chacun sait, un voyage en train commence et prend fin dans une gare, de sorte que les gares donnent aux voyageurs un avant-goût de nos services. Depuis qu'elle s'est vu confier l'exploitation des services ferroviaires voyageurs il y a 10 ans, la Société a surtout desservi des gares appartenant au CN et au CP. Or, VIA a toujours été d'avis qu'il lui fallait exercer un contrôle direct sur ces installations si elle

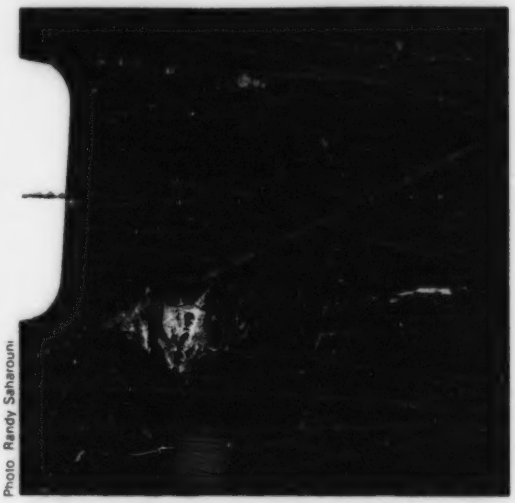


Photo: Randy Saharounı

**Le préposé principal aux services Victor Borden fournit aux voyageurs un service personnalisé, qui témoigne de son professionnalisme.**

voulait améliorer ses services, réduire ses coûts de gestion et promouvoir dans tout le pays une image de marque homogène.

Cette année, VIA a pris la relève du CN et du CP en assumant l'entière responsabilité de la gestion de plus de 400 gares et abris divers. Mais VIA aimerait pouvoir partager leur utilisation et leur entretien avec les localités qu'elle dessert. C'est pourquoi elle a entamé des pourparlers avec plusieurs administrations locales pour examiner comment rendre ces gares plus polyvalentes et plus rentables. Les dépenses de VIA à ce chapitre ont diminué de plus de 5 millions de dollars en 1986.

Pour déterminer quelles gares il convient de remplacer ou de moderniser, VIA continue d'analyser les dépenses occasionnées et les besoins de chaque segment du marché. C'est ainsi que cinq gares ont été abandonnées au profit d'installations plus petites et que neuf autres, utilisées par peu de voyageurs, ont été remplacées par des abris chauffés et éclairés.

En outre, VIA a entrepris des travaux de réfection d'une valeur de 3 millions de dollars. Citons la rénovation de la gare de Vancouver, achevée à temps pour abriter le pavillon de VIA à EXPO 86. La Société a mis la dernière main à la gare de Lévis, qui est aujourd'hui la première gare canadienne entièrement intermodale puisqu'elle dessert à la fois les transporteurs ferroviaires, routiers et maritimes. Par ailleurs, un nouveau guichet de renseignements a été ouvert à la gare Union de Toronto, dans le cadre d'un programme visant à mieux informer les voyageurs, à rendre la circulation plus fluide et à améliorer l'accès aux personnes handicapées.

**Consultations avec le public**

En 1986, VIA a créé un réseau de comités de liaison avec le public, qui viennent compléter les multiples contacts que la Société entretient déjà avec les municipalités et les groupes d'intérêts locaux. À ces

comités, qui représentent soit une localité particulière soit un groupe de localités sur une même ligne, siègent des employés régionaux de VIA, des représentants des autorités locales, d'entreprises locales et du milieu du tourisme. Leurs débats portent sur la tarification, les horaires, les gares et la promotion du tourisme et des services de VIA à l'échelon local.

## Matériel roulant

**Modernisation**

La modernisation du parc de matériel roulant de VIA a été au coeur des préoccupations de la Société en 1986. Lors d'une cérémonie à la gare Union de Toronto le 15 décembre, VIA a pris livraison des deux premières d'une série de 30 puissantes locomotives diesel F40PH-2 construites par la division Diesel de la General Motors du Canada Ltée. Semblable au modèle exploité en Ontario par la GO Transit pour les liaisons de banlieue, cette locomotive a fait ses preuves au chapitre de la fiabilité et elle permettra sans conteste d'améliorer la performance sur les parcours transcontinentaux. Les 30 locomotives entreront en service en 1987.

D'une valeur de 80 millions de dollars, cette commande marque une étape importante du programme de modernisation du parc de locomotives de VIA. Malheureusement, les nouvelles unités ne remplaceront que 25 pour 100 des locomotives classiques de VIA. Or, le remplacement ou le renouvellement du reste du matériel de traction s'impose.

Le renouvellement du parc de voitures de VIA, qui comptent une trentaine d'années d'usure et sont exploitées principalement en dehors du corridor Québec-Windsor sur les parcours transcontinentaux, régionaux et dans les régions éloignées, revêt autant d'importance. Même si ce matériel est de construction solide pour la majeure partie, VIA doit sérieusement songer à le moderniser ou à le remplacer si elle veut améliorer ses services. En effet, les coûts de maintenance déjà exorbitants de ces voitures chauffées à la vapeur augmentent rapidement.

Compte tenu des rigueurs du climat canadien, les pannes de matériel par temps froid constituent un problème de taille qui risque de faire s'effriter davantage la part du marché de VIA. La Société a donc proposé au gouvernement fédéral toute une série d'options, notamment l'acquisition de nouveau matériel ainsi que la modernisation d'environ 190 voitures de son parc classique.

VIA procède également à des essais en vue de remplacer ses autorails (RDC). La Société, qui a besoin d'un produit nouveau pour les régions éloignées et les trajets courts peu achalandés actuellement desservis par autorail, envisage sérieusement l'achat d'autorails légers (LRDC). Ce type de véhicule allie la sobriété et la facilité de maintenance d'un autocar pour liaisons intervilles, au confort exigé par les voyageurs ferroviaires. Deux de ces véhicules font actuellement l'objet d'essais au Québec et au Manitoba, qui devraient prendre fin d'ici à mars 1987.

**Chaque année, des milliers de voyageurs, d'ici comme de l'étranger, admirent le panorama canadien à bord du Transcontinental.**

**Maintenance**

Jusqu'en juin 1985, la maintenance du matériel roulant de VIA était assurée par le CN et le CP. VIA comptait alors moins de 40 employés à plein temps chargés de la surveillance des opérations de maintenance. Au début de l'année 1986, l'entretien et la maintenance du matériel sont passés sous le contrôle de VIA à Montréal comme à Toronto, et la Société compte aujourd'hui 1 500 employés spécialisés dans ces opérations.

La plupart de ces employés ont été pris en charge par VIA en 1985, et 282 autres ont été mutés en 1986, quand VIA a assumé la responsabilité de l'entretien courant à Moncton, Gaspé, Ottawa et Windsor, ainsi que de la maintenance des voitures à Winnipeg, Edmonton et Vancouver. VIA est désormais responsable de presque toutes les opérations d'entretien courant et de maintenance du matériel roulant au Canada, à l'exception de l'entretien et de la maintenance des locomotives dans l'Ouest.

Le transfert de responsabilités du CN et du CP a entraîné une réorientation rapide de la Société et de ses nouveaux employés, qui ont dû s'adapter à des méthodes de travail, à un milieu et à des objectifs entièrement nouveaux.

Au Centre de maintenance de Toronto par exemple, on estime d'après l'expérience acquise dans l'industrie qu'il faudra au personnel deux ou trois ans pour s'habituer aux nouvelles méthodes et conditions de travail et atteindre son niveau optimal de productivité et de rendement. C'est la raison pour laquelle VIA a mis sur pied des programmes intensifs de formation. Une enquête approfondie a été menée pour circonscrire les secteurs où il était possible d'améliorer les méthodes de travail et les horaires. Cette enquête a donné lieu à un programme de perfectionnement très étendu, qui s'est traduit avant la fin de l'année par une amélioration très satisfaisante des niveaux de rendement. Tout au long de 1987, VIA entend poursuivre le relèvement de la productivité des employés affectés à la maintenance et aux réparations majeures.

Les installations de maintenance de Montréal ont enregistré de bons résultats en 1986, en dépit des limites des équipements existants. Les travaux de construction de la première phase du nouveau Centre de maintenance de Montréal, dont le coût est estimé à 107,5 millions de dollars, se sont poursuivis en 1986. L'achèvement de cette phase est prévu pour mai 1987.

Photo Maryse Raymond

Les employés affectés à la maintenance et à l'approvisionnement ont entrepris un programme novateur de sous-traitance des réparations majeures et de remise en état des voitures et des locomotives, dont les résultats en 1986 sont encourageants. VIA a également poursuivi la mise au point d'un système automatisé d'approvisionnement et de gestion des stocks qui devrait entrer en service au début de 1988.

**Les employés du Centre d'exploitation de Montréal, comme Mark Hopkins, contrôlent quotidiennement la performance de plus de 120 trains.**

**Performance**

La deuxième moitié de l'année 1986 a vu une amélioration marquée de la ponctualité des trains, par rapport au premier semestre. Avant la fin de l'année, le taux de ponctualité était passé à plus de 80 pour 100. Plusieurs facteurs expliquent ces résultats, notamment le programme de relèvement de la productivité institué au Centre de maintenance de Toronto, et l'achèvement de la première phase d'un programme de modification et de rattrapage du matériel LRC (léger, rapide, confortable) qui a permis d'améliorer sensiblement ses taux de fiabilité et de disponibilité.

## L'effectif de VIA

La participation active de notre effectif au processus de modernisation est indispensable. Nos employés ont en effet toujours manifesté le désir d'évoluer avec le temps, et d'adopter de nouvelles méthodes de travail qui contribuent à la fois à la qualité de nos services et à l'efficacité de nos opérations.

De plus, en période de crise, notre effectif s'est toujours révélé un atout précieux. Les employés des Services dans les trains ont été cités en exemple pour la rapidité de leur intervention et pour les soins attentifs qu'ils ont prodigués aux voyageurs lors des accidents de Hinton en Alberta, et de Bernières au Québec. De plus, d'autres employés de VIA ont travaillé sans relâche pour faire face à ces deux tragédies et s'occuper au mieux des personnes touchées.

Ce sont également leurs efforts conjugués qui ont contribué au succès des nombreuses célébrations du 150e anniversaire du rail voyageurs au Canada.

**Formation**

Soutenus par les programmes de formation de ces dernières années, les employés de VIA ont accueilli avec enthousiasme l'objectif déclaré de la Société, qui est d'exceller au chapitre des services à la clientèle. C'est ainsi que les griefs relatifs au comportement des employés ont baissé de 14 pour 100 en 1986. Cette amélioration confirme le rôle de premier plan joué par les employés en contact direct avec les voyageurs.

Les tests menés cette année pour connaître le niveau de bilinguisme du personnel des Services dans les trains (SDT) indiquent que le pourcentage d'employés bilingues en contact avec la clientèle, qui était de 29 pour 100 en 1983, est passé à 38 pour 100 en 1986. Nos pratiques d'embauchage et de formation linguistique ont donc porté fruits.

Par ailleurs, un sondage destiné à mesurer les attentes et le degré de satisfaction des voyageurs en ce qui a trait à la qualité de nos services bilingues, nous a donné 8,9 sur 10 à ces deux chapitres.

VIA a également lancé un programme de formation dont le but est d'améliorer les compétences du personnel des SDT en ce qui concerne la prestation des premiers soins, les procédures d'évacuation en cas d'urgence et l'emploi des équipements de secours. Quatre cents employés ont déjà suivi ce cours d'une durée de 16 heures. Les autres recevront leur formation en 1987 et l'ensemble des employés bénéficiera de cours de perfectionnement tous les trois ans. Presque tous les employés des SDT ont appris comment porter assistance aux voyageurs handicapés et aux personnes qui ont besoin d'aide pour se déplacer.

## Productivité

La dépendance de VIA au trésor public est passée de 631 millions de dollars en 1985 à 506 millions en 1986, ce qui est conforme aux objectifs des autorités gouvernementales. Plusieurs facteurs expliquent ce mouvement dégressif.

**Rationalisation**

La direction du Marketing et des Ventes a réussi à alléger son budget annuel de 6,8 millions de dollars en réorganisant ses opérations. L'effet net de cette restructuration a été la suppression de près de 200 postes à travers le pays. Cette direction entendait ainsi comprimer ses dépenses et rationaliser son administration tout en maintenant le niveau des services offerts au public.

Le service de la Comptabilité de VIA s'est lui aussi employé à comprimer ses dépenses et à relever sa productivité en centralisant toutes ses activités nationales à Montréal. C'est ainsi que les services comptables régionaux de l'Ouest, de l'Ontario et du Québec ont été fusionnés en une seule et même division. Des effectifs réduits ont été maintenus dans les différentes régions et 60 postes ont été transférés à Montréal. Dans l'ensemble, 24 postes ont été supprimés. Ces transformations ont permis des économies de l'ordre d'un million de dollars au cours des douze premiers mois, et cette tendance à la baisse devrait se poursuivre.

**Convention collective**

Au mois de mars, les 1 200 employés affectés aux services dans les trains ont signé une convention collective qui se traduit par une compression et une reclassification des postes, et par une polyvalence accrue des employés qui ont désormais les compétences nécessaires pour s'acquitter de différentes tâches. Entreprise immédiatement après la signature de la convention collective, la formation de ces employés devrait permettre de relever sensiblement leur productivité et d'économiser annuellement plus de 5 millions de dollars.

# Une année de célébrations pour le rail voyageurs

L'année 1986 marquait au Canada le cent cinquantenaire du rail voyageurs, anniversaire que VIA Rail a souligné par de nombreux événements spéciaux. En plus de parrainer un grand nombre d'activités dans diverses localités, VIA a tenu un pavillon à EXPO 86 à Vancouver, et sa collection de murales restaurées provenant du «Canadien» a été exposée dans deux musées.

Bien que constituée en société il y a 10 ans à peine, VIA Rail est fière de ce que les Canadiens associent l'histoire du chemin de fer au passé aussi bien qu'à l'avenir de leur pays.

Photo McCall - Northlight

Photo Gordon Lafleur

Photo: Gordon Lafleur

**Île de Vancouver – Des centaines d'insulaires sont venus célébrer le 100e anniversaire du chemin de fer Esquimalt & Nanaimo (en haut, à droite). Robert Harvey, descendant direct de Robert Dunsmuir qui a construit l'E & N, reconstitue la pose du dernier crampon à Cliffside, en Colombie-Britannique.**

**Vancouver – Situé dans la gare de Vancouver, le pavillon de VIA à EXPO 86 a attiré plus de 168 300 visiteurs, parmi lesquels des personnalités : Madame Margaret Thatcher, premier ministre de Grande-Bretagne (en haut, à gauche), Lord Carrington, secrétaire général des Nations Unies (en bas à gauche), aux côtés du ministre canadien des Affaires étrangères, Joe Clark, et du président du Conseil de VIA, Lawrence Hanigan.**

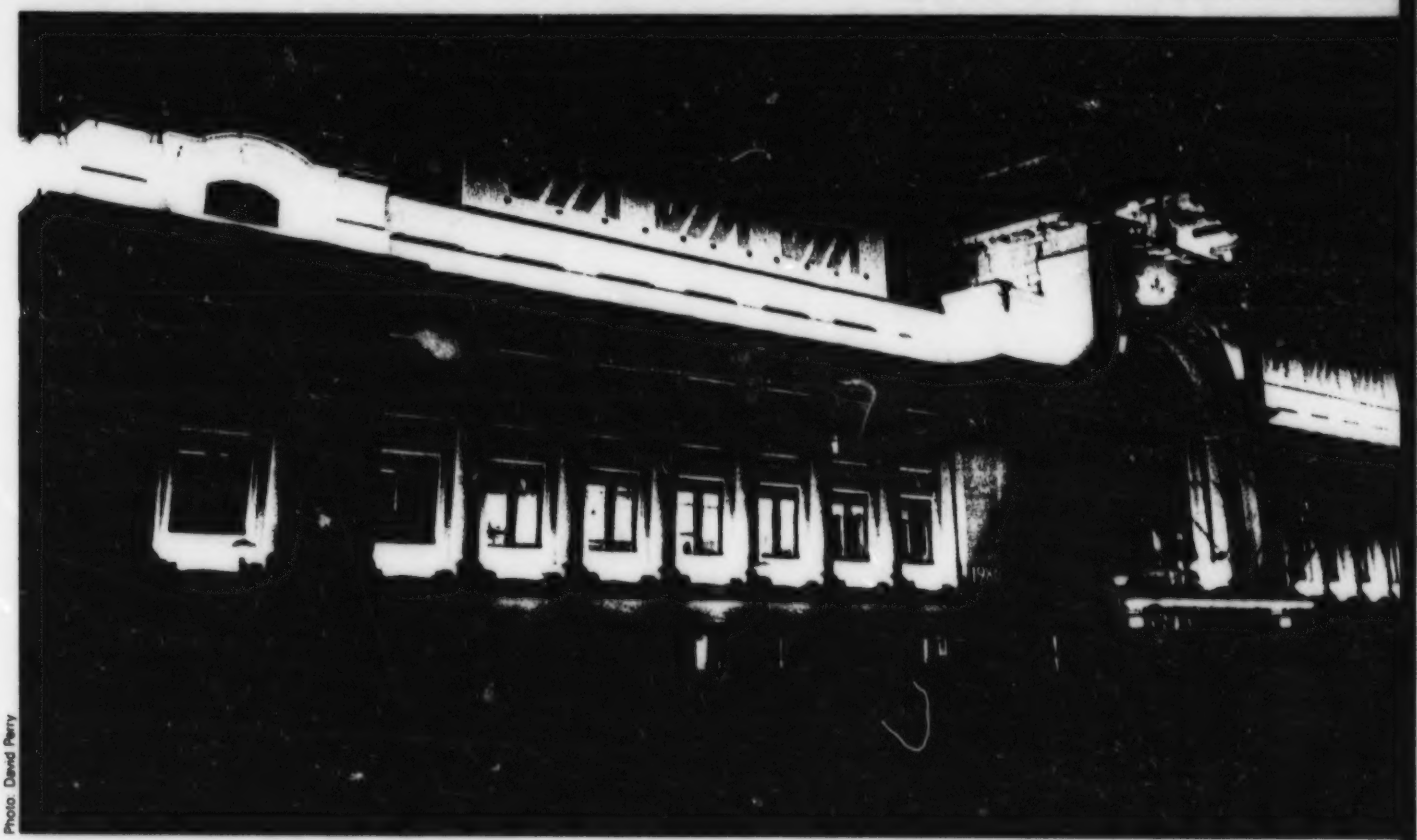


Photo: David Perry

Photo: Pierre Roussel

Saint-Jean-sur-Richelieu, Québec – Le 19 juillet, Madame Jeanne Sauvé, gouverneur général du Canada, était l'invitée d'honneur à bord du train spécial qui a refait 150 ans plus tard le parcours inaugural du premier train voyageurs canadien, entre Laprairie et Saint-Jean.

Photo: Bernie Goedhart

Gare de Vancouver (en haut) – La moitié du rez-de-chaussée du bâtiment nouvellement rénové était réservée à l'exposition de VIA, qui illustrait l'histoire du rail voyageurs canadien.

Port Moody, Colombie-Britannique – Près de 3 000 personnes se sont rassemblées le 4 juillet, pour célébrer le 100e anniversaire de l'arrivée du premier Transcontinental.

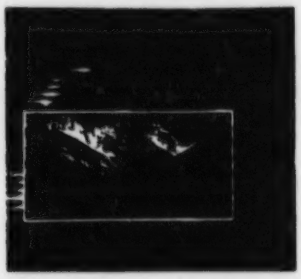
# Les murales des voitures «Park» retrouvent leur splendeur d'antan

En 1986, plus de 62 000 personnes ont pu admirer la collection de VIA «Murales d'un grand train canadien», qui a été exposée pour la première fois à la Collection McMichael d'art canadien, à Kleinburg, en Ontario, puis à la Vancouver Art Gallery.

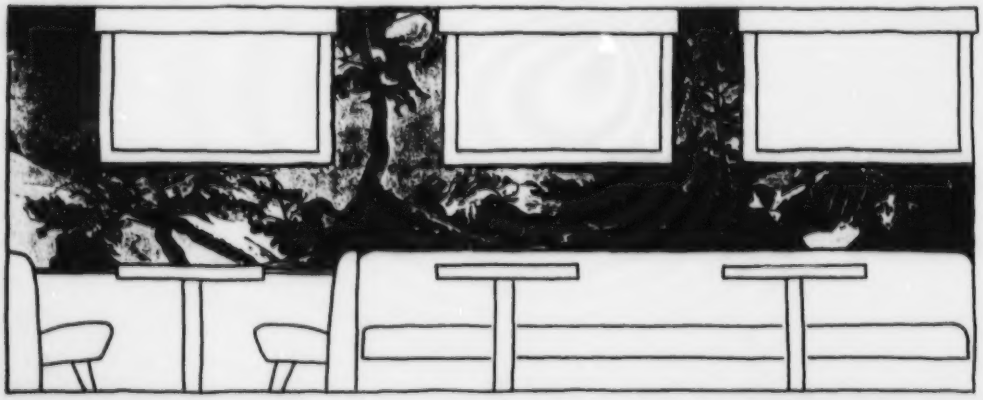
Commandées en 1954 à des membres du Groupe des Sept et à leurs contemporains, ces oeuvres devaient orner pendant de nombreuses années le transcontinental de l'Ouest, le «Canadien».

Chacune de ces peintures représente un parc national ou provincial du Canada. C'est d'ailleurs pourquoi les voitures au dôme ovale situées à l'arrière du train, où les peintures étaient installées, ont été baptisées les voitures «Park».

Au fil des années, la vibration, alliée à une constante exposition, avaient endommagé considérablement les murales. Afin de les préserver pour les générations à venir, VIA les a retirées des voitures et les a soigneusement fait restaurer ; elles pourront maintenant être exposées dans des musées au Canada et partout dans le monde. Les voyageurs n'en seront pas totalement privés, puisqu'aux murs des voitures «Park» les originaux sont remplacés par des reproductions photographiques.



**L'histoire des murales est racontée en détail dans un livre écrit par Ian Thom, et publié en 1986 par VIA, dans les deux langues officielles.**



**Peinture latérale de Walter J. Phillips pour la voiture «Strathcona Park». Les fenêtres du train se trouvaient à l'emplacement des trois ouvertures pratiquées dans le tableau.**

**Le tableau de Walter J. Phillips, qui illustre le parc provincial Strathcona, est l'une des 27 peintures dont a hérité VIA quand elle a acheté le «Canadien» au CP en 1978.**

# VIA Rail Canada Inc.
# Revue financière

La présente revue contient des observations et des données sur la situation financière et les résultats d'exploitation de VIA pour l'exercice 1986, ainsi que les chiffres correspondants pour la période 1982 1985. Cet aperçu doit être lu à la lumière des états financiers figurant dans la rubrique suivante. Les indicateurs clés (ci-dessous) résument les résultats financiers et les résultats d'exploitation de la Société en 1986.

Pour l'exercice clos le 31 décembre 1986, VIA Rail a inscrit une perte nette de 12,7 millions de dollars.

## Revue comparative sur cinq ans

| Indicateurs financiers clés | *(en milliers de dollars)* | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **Produits** | **1986** | **1985*** | **1984*** | **1983*** | **1982*** |
| Voyageurs | 204 055 | 201 393 | 177 041 | 173 325 | 161 994 |
| Contrats | 461 880 | 523 602 | 397 796 | 451 200 | 431 620 |
| Autres | 4 640 | 4 307 | 24 046 | 21 188 | 16 966 |
| | 670 575 | 729 302 | 598 883 | 645 713 | 610 580 |
| **Charges** | | | | | |
| Frais d'exploitation et de maintenance | 379 456 | 443 592 | 356 847 | 418 314 | 389 101 |
| Frais afférents aux services à la clientèle et aux services de soutien | 191 062 | 188 770 | 153 061 | 137 063 | 139 770 |
| Frais généraux et d'administration | 59 177 | 48 229 | 52 253 | 60 449 | 49 329 |
| Amortissements | 58 935 | 44 112 | 32 859 | 26 302 | 23 867 |
| | 688 630 | 724 703 | 595 020 | 642 128 | 602 067 |
| Bénéfice (perte) avant impôts sur le revenu | (18 055) | 4 599 | 3 863 | 3 585 | 8 513 |
| Impôts sur le revenu (recouvrement) | (5 323) | 3 676 | 4 781 | — | 9 684 |
| **Bénéfice net (perte nette)** | (12 732) | 923 | (918) | 3 585 | (1 171) |
| Dépenses en immobilisations nettes | 92 577 | 153 928 | 153 649 | 135 132 | 114 115 |
| Immobilisations au prix coûtant | 879 323 | 798 930 | 656 500 | 507 946 | 385 331 |
| Financement public | 506 080 | 631 360 | 473 496 | 597 640 | 534 789 |
| **Statistiques clés d'exploitation** | | | | | |
| Total des voyageurs transportés (en milliers) | 6 286 | 7 034 | 6 770 | 6 541 | 6 849 |
| Total des voyageurs-milles (en milliers) | 1 405 033 | 1 542 869 | 1 478 450 | 1 498 429 | 1 520 405 |
| Recettes services voyageurs par voyageur-mille (en ¢)** | 14.1 | 12.7 | 11.7 | 11.3 | 10.3 |
| Distance moyenne parcourue (en milles) | 224 | 219 | 218 | 229 | 222 |
| Trains-milles exploités (en milliers) | 13 042 | 12 954 | 12 212 | 12 190 | 12 393 |
| Voitures-milles exploitées (en milliers) | 74 128 | 76 292 | 72 050 | 71 761 | 78 722 |
| Taux d'occupation moyen (en %) | 50.3 | 51.2 | 51.7 | 52.6 | 49.6 |
| Nombre moyen de voyageurs-mille par train-mille | 108 | 119 | 121 | 123 | 123 |
| Nombre moyen d'employés | 5 370 | 4 178 | 3 653 | 3 474 | 3 640 |

*Note:* *(*) Redressé*
*(**) Recettes des forfaits exclues*
*Statistiques clés d'exploitation n'incluant pas les jeunes enfants voyageurs*

# VIA Rail Canada Inc.
# Revue financière

**Frais supplémentaires du CN**
La perte nette résulte de frais supplémentaires du CN s'élevant à 18,5 millions de dollars, qui ont dû être comptabilisés en 1986. Ces frais imprévus – VIA n'en a été avisée qu'au 3 décembre 1986 – résultent d'une facture de règlement proposée par le CN pour 1985 et soumise à la Commission canadienne des transports (note 1b), qui, si elle était approuvée, ferait augmenter de 34,8 millions de dollars les coûts déjà chargés à VIA sur la facture annuelle de 1985. La facture de règlement proposée par le CN reflète la position de cette dernière en ce qui a trait aux éléments de coûts tels que les frais généraux des ateliers principaux, le coût de la propriété des voies et les frais d'administration, ainsi que des changements dans la méthode d'établissement de ces coûts. Cependant, le 23 décembre 1986, la direction a été avisée que la CCT recommanderait que soit désallouée une portion substantielle des 34,8 millions de dollars. Par conséquent, VIA n'a comptabilisé que 18,5 millions de dollars en frais supplémentaires résultant de la soumission du CN à la CCT. Ces frais n'ont pas été financés par l'État.

**Financement public**
Le financement public total dont VIA a bénéficié s'est établi à 506 millions de dollars, soit 462 millions de dollars au titre des dépenses d'exploitation et 44 millions de dollars au titre des dépenses en immobilisations. Cette somme est inférieure de 3 millions de dollars au niveau approuvé pour 1986, et de 126 millions de dollars (soit 20 pour 100) au financement public de 1985.

**Frais d'exploitation**
Le financement public des charges d'exploitation courantes a été de 3 millions de dollars inférieur aux prévisions, établies à 465 millions de dollars pour 1986. De plus, le financement public nécessaire pour les charges d'exploitation en 1986 (produits de contrats) représentait 62 millions de dollars (soit 12 pour 100) de moins qu'en 1985.

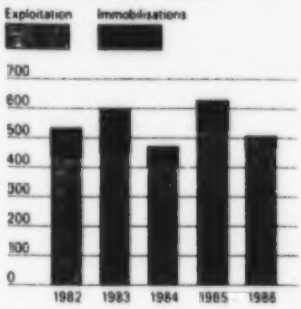
Outre les frais imprévus de 18,5 millions de dollars chargés par le CN, pour lesquels aucune provision n'avait été établie dans le budget approuvé de 1986, le financement public requis par VIA pour son exploitation en 1986 reflète une diminution de 57 millions de dollars qui résulte d'un arrangement ministériel visant à diminuer le coût de base excessif de VIA, grâce à une réduction de 10 pour 100 des frais du CN et du CP. Les autres facteurs importants qui expliquent cette diminution de 62 millions de dollars en charges d'exploitation, sont la résolution favorable de règlements contractuels avec les chemins de fer (14 millions de dollars), la réduction des charges de combustible (10 millions de dollars), des changements à la productivité et aux charges de travail (35 millions de dollars) et les 3 millions de dollars de recettes voyageurs additionnelles générées par VIA.

L'impact de ces éléments favorables a été contrebalancé en partie par les effets de l'inflation (25 millions de dollars), l'augmentation des frais d'amortissement (15 millions de dollars) et d'autres charges (11 millions de dollars), qui incluent les dépenses associées aux accidents survenus à Hinton et Bernières. Le niveau du financement public en 1986 pour l'exploitation (une augmentation de 24 millions de dollars) prend aussi en compte l'exploitation durant toute une année des services rétablis le 1er juin 1985, tels que les parcours du «Supercontinental», de l'«Atlantique», les liaisons Montréal-Sherbrooke, Québec-Mont-Joli et Toronto-Havelock.

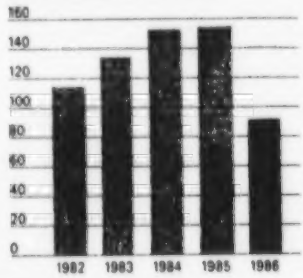
**Financement d'immobilisations**
Le financement public des dépenses en immobilisations de VIA a été de 44 millions de dollars en 1986. Au cours de 1986, VIA a investi 107 millions de dollars en immobilisations. Soixante-deux millions de dollars, soit 58 pour 100 de ces dépenses, ont été financés à même les propres rentrées de fonds de VIA ; la différence a été fournie par l'État.

L'investissement en immobilisations nettes de 93 millions de dollars incluait une dépense de 47 millions de dollars, pour l'acquisition de 20 puissantes locomotives diesel F40PH-2 résultant d'une première commande faite à General Motors en 1985. Dix locomotives additionnelles commandées en juin 1986 seront livrées en 1987. Ces acquisitions représentent une étape importante du programme de renouvellement du parc de matériel de traction vieillissant de VIA. De plus, 36 millions de dollars ont été investis dans la construction d'un centre de maintenance à Montréal. Les dépenses relatives au matériel, au logiciel, et au développement d'applications informatiques s'élevaient à 6 millions de dollars.

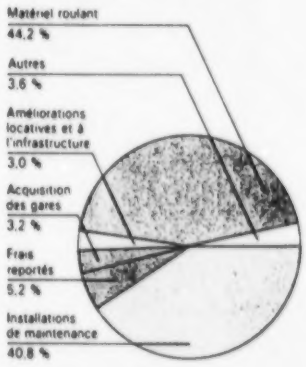
**Financement total (en millions de dollars)**



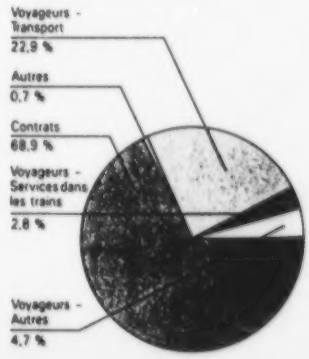

**Dépenses en immobilisations (en millions de dollars)**




**Nature des dépenses en immobilisations de 1986**




**Répartition des produits de 1985**



**Recettes voyageurs**
Dans une année caractérisée par une augmentation modérée du marché des déplacements à l'échelle nationale et une concurrence serrée, VIA n'a pu augmenter ses recettes voyageurs que de 1,3 pour 100 (3 millions de dollars). Il est intéressant de noter que la diminution du prix du combustible, qui a contribué à compenser pour certains frais d'exploitation, a entraîné une augmentation des voyages effectués en automobile. Par conséquent, la part du marché de VIA a diminué en 1986.

Les recettes services voyageurs par voyageur-mille (c'est-à-dire le rendement) se chiffrent à 14,1 ¢, en hausse de 1,4 ¢ (soit 11 pour 100) sur l'année précédente.

Au 1er décembre 1986, les tarifs de base ont augmenté de 2 pour 100 et les suppléments facultatifs, de 4 pour 100. Cette hausse faisait suite à l'augmentation générale des tarifs de 8 pour 100 entrée en vigueur le 1er décembre 1985. Ces hausses tarifaires, ainsi que les changements au titre des escomptes et des prix spéciaux pour certains points d'origine/destination ont été les principaux facteurs permettant à VIA d'atteindre le niveau actuel de recettes voyageurs, malgré la diminution du nombre de voyageurs transportés.

Une campagne de publicité intensive, qui incluait le recours à la sollicitation postale pour promouvoir les voyages au Canada qu'organise VIA à l'intention de la clientèle américaine, a contribué à générer des revenus. À l'automne de 1986, VIA lançait des campagnes de publicité, conjointement avec les offices du tourisme du Canada, du Québec et de l'Ontario. Au cours de l'exercice terminé en 1986, VIA a aussi modifié certains de ses services afin de limiter les coûts tout en répondant mieux aux besoins du marché.

Cependant, le nombre de voyageurs transportés par VIA en 1986, 6,3 millions, a été décevant. Ce nombre représente une diminution de 748 000 voyageurs (soit 10,6 pour 100) par rapport à l'année précédente. Dans le but de regagner et de consolider sa part du marché, VIA a mis l'accent sur l'amélioration de la disponibilité et de la fiabilité de son matériel. Bien que ces mesures, de concert avec une amélioration de la ponctualité, devraient faire augmenter l'achalandage au cours des prochaines années, on ne s'attend pas que s'apaisera la concurrence que livrent à VIA les compagnies aériennes au titre des places vendues et de la fréquence des vols, la voiture particulière et les compagnies de transport par autobus.

La baisse du nombre de voyageurs a entraîné une diminution du taux d'occupation de 51,2 pour 100 à 50,3 pour 100. La mise en service de rames réduites (trains courts) hors saison, sur les longs parcours, a permis d'ajuster la capacité à la demande et de maximiser le taux d'occupation. Cependant, l'utilisation plus fréquente de trains LRC en rame minimum fixe (qui compte, en moyenne, un nombre plus élevé de sièges par train) a empêché le taux d'occupation moyen de dépasser le niveau de 50,3 pour 100. Les voitures-milles exploitées ont diminué de 2,2 millions, ou 2,8 pour 100, et les voyageurs-milles ont diminué de 137,8 millions de milles, ou 8,9 pour 100.

Les trains-milles ont connu une légère hausse qu'on peut attribuer au rétablissement le 1er juin 1985 des services comme celui de l'«Atlantique» et du «Supercontinental». Ces services ont contribué à augmenter de cinq milles la longueur moyenne d'un voyage. Le trafic occasionné par EXPO 86 y a aussi été pour quelque chose.

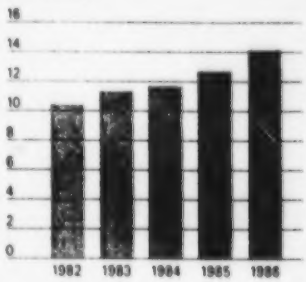
**Autres produits**
Les autres produits, principalement l'intérêt, ont augmenté de 0,3 million de dollars, en raison de la bonne gestion des soldes d'encaisse quotidienne de la Société.

**Charges**
Les charges totales sont passées à 689 millions de dollars en 1986, ce qui représente une diminution de 36 millions de dollars (soit 5 pour 100).

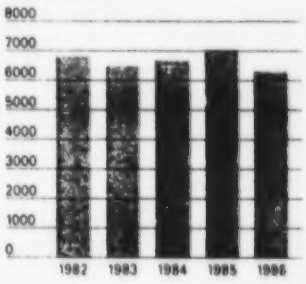
**Exploitation et maintenance**
Les charges d'exploitation et de maintenance comprennent les frais du CN et du CP, ainsi que les dépenses engagées directement par VIA pour assurer l'exploitation et la maintenance de son matériel roulant.

Les charges d'exploitation et de maintenance ont diminué de 64 millions de dollars (soit 14 pour 100) pour se chiffrer à 379 millions de dollars. Une étape importante vers une base de coûts plus concurrentielle a été franchie en 1986, avec la réduction de 10 pour 100 des frais du CN et du CP. Cette réduction a totalisé 57 millions de dollars. Les charges d'exploitation ont aussi été surveillées de près durant l'exercice écoulé. Une grande partie de la diminution (21 millions de dollars) a été le résultat de changements apportés au taux de productivité et aux charges de travail. En général, le coût du combustible a diminué de 10 millions de dollars. En outre, la

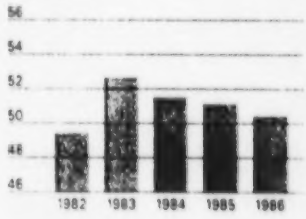
**Recettes services voyageurs par voyageur-mille (en cents)**



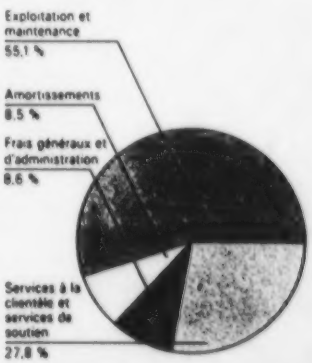

**Voyageurs (en milliers)**




**Taux d'occupation moyen (en %)**




**Répartition des charges de 1986**



résolution favorable de certains arrangements contractuels avec les chemins de fer a réduit de 14 millions de dollars les charges de 1986. Les principaux éléments ayant contribué à l'augmentation des coûts sont l'exploitation des services rétablis durant toute une année (18 millions de dollars) et une inflation d'environ 15 millions de dollars. Les autres charges d'exploitation ont subi une légère fluctuation pour se solder par une augmentation nette d'environ 4 millions de dollars.

Au cours du premier semestre de 1986, la responsabilité des activités d'entretien à Moncton, Gaspé, Ottawa et Windsor a été transférée à VIA. Le 3 octobre 1986, les activités d'entretien courant et de maintenance du matériel à Winnipeg, Edmonton et Vancouver ont aussi été transférées du CN à VIA.

**Services à la clientèle et services de soutien**

Les services à la clientèle et les services de soutien regroupent tous les services offerts au public voyageur par les employés de VIA, ainsi que les programmes assurant un soutien direct à ces services. Il s'agit des Services dans les trains, du Marketing et des Ventes, de la Formation ainsi que du système RÉSERVIA (le service de réservation de VIA).

À ce chapitre, les frais se sont accrus de 2 millions de dollars (soit 1 pour 100) pour se chiffrer à 191 millions de dollars. Bien que VIA ait diminué ses frais au titre du Marketing et des Ventes ainsi que des Services dans les trains, la qualité des services à la clientèle n'a pas été compromise. Le projet de réaffectation du personnel roulant, qui a réduit de 14 à 7 le nombre de postes dans les trains, s'est traduit par une plus grande souplesse au niveau de la gestion et a permis de réduire les coûts de 4 millions de dollars. Les coûts ont également été réduits de 7 millions de dollars grâce à la rationalisation des activités du Marketing et des Ventes et à la prise en charge des gares par VIA. Les réductions de frais résultant des programmes de relèvement de la productivité ont été contrebalancées par les conséquences de l'inflation au titre des services à la clientèle et des services de soutien (8 millions de dollars) et par les frais additionnels rattachés à l'exploitation des services rétablis ou modifiés pendant toute une année (6 millions de dollars).

**Frais généraux et frais d'administration**

Les frais généraux et les frais d'administration ont augmenté de 11 millions de dollars par rapport à 1985, surtout en raison de frais non récurrents comme les frais (3 millions de dollars) relatifs à l'exposition présentée à EXPO 86 à Vancouver. Cette augmentation a aussi été provoquée par la hausse de 6 millions de dollars au titre de l'assurance pour couvrir les accidents, les déraillements et les réparations. La hausse des frais généraux et d'administration est aussi en partie attribuable à l'inflation (2 millions de dollars). Dans un effort pour réduire les frais et augmenter l'efficacité, VIA a centralisé toutes ses activités comptables à Montréal.

**Amortissements**

Les dépenses d'amortissement se sont accrues de 34 pour 100, passant de 44 millions de dollars en 1985 à 59 millions de dollars en 1986. Cette hausse reflète l'amortissement du nouveau Centre de maintenance de Toronto pendant toute une année (4 millions de dollars) ainsi que l'amortissement accéléré (6 millions de dollars) du matériel roulant Tempo, qui affiche un faible taux d'utilisation en raison du coût élevé de sa maintenance et de son exploitation. La base d'actif plus élevée qui résulte du développement des systèmes d'information et de la modernisation des gares a aussi contribué à la forte hausse des dépenses d'amortissement.

# VIA Rail Canada Inc.
# États financiers

## Bilan

**Au 31 décembre**

*(en milliers)*

| **Actif à court terme** | **Notes** | **1986** | **1985** |
|---|---|---|---|
| Encaisse et dépôts à terme | | — $ | 3 896 $ |
| Clients | | 8 435 | 10 729 |
| Avances sur contrats | 3 | 5 024 | 4 817 |
| À recevoir du gouvernement du Canada | | 213 467 | 173 171 |
| Stocks et fournitures | | 24 643 | 19 481 |
| | | 251 569 | 212 094 |
| **Actif à long terme** | | | |
| Placement | | 2 001 | — |
| Immobilisations | 4 | 709 474 | 678 712 |
| Frais reportés | | 7 584 | 7 769 |
| | | 719 059 | 686 481 |
| | | 970 628 $ | 898 575 $ |
| **Passif à court terme** | | | |
| Avances bancaires | | 3 786 $ | — $ |
| Fournisseurs et charges à payer | | 208 298 | 166 835 |
| Impôts sur le revenu à payer | 10 | 1 088 | 1 727 |
| Produits reportés | | 6 314 | 5 367 |
| | | 219 486 | 173 929 |
| **Passif à long terme** | | | |
| Crédits d'impôt à l'investissement reportés | 10 | 7 882 | 12 854 |
| | | 7 882 | 12 854 |
| **Avoir de l'actionnaire** | | | |
| Capital-actions | 5 | 9 300 | 9 300 |
| Surplus d'apport | 6 | 744 787 | 700 587 |
| Bénéfices non répartis (déficit) | | (10 827) | 1 905 |
| | | 743 260 | 711 792 |
| | | 970 628 $ | 898 575 $ |

*Voir les notes afférentes aux états financiers.*

Pour le Conseil,

Administrateur et président du Comité de vérification

Administrateur et président du Conseil

# VIA Rail Canada Inc.
# États financiers

## État des résultats et du déficit

**Exercice terminé le 31 décembre**

*(en milliers)*

| Produits | Notes | 1986 | 1985 |
|---|---|---|---|
| Voyageurs | | 204 055 $ | 201 393 $ |
| Contrats | 2a | 461 880 | 523 602 |
| Autres | | 4 640 | 4 307 |
| | | 670 575 | 729 302 |
| **Charges** | | | |
| Frais d'exploitation et de maintenance | 2b | 379 456 | 443 592 |
| Frais afférents aux services à la clientèle et aux services de soutien | | 191 062 | 188 770 |
| Frais généraux et d'administration | | 59 177 | 48 229 |
| Amortissements | | 58 935 | 44 112 |
| | | 688 630 | 724 703 |
| Bénéfice (perte) avant impôts sur le revenu | | (18 055) | 4 599 |
| Impôts sur le revenu (recouvrement) | 9 | (5 323) | 3 676 |
| **Bénéfice net (perte nette)** | | (12 732) | 923 |
| **Bénéfices non répartis (déficit)** | | | |
| Solde au début de l'exercice | | 1 905 | 982 |
| Solde à la fin de l'exercice | | (10 827) $ | 1 905 $ |

*Voir les notes afférentes aux états financiers.*

# VIA Rail Canada Inc.
# États financiers

## État de l'évolution de la situation financière

**Exercice terminé le 31 décembre**

*(en milliers)*

| **Encaisse provenant (utilisée pour) des activités d'exploitation** | **1986** | **1985** |
|---|---|---|
| Bénéfice net (perte nette) | (12 732) $ | 923 $ |
| Éléments hors caisse imputés aux résultats : | | |
| Amortissements | 58 935 | 44 112 |
| Perte découlant de la mise au rancart d'éléments d'actif | 2 777 | 3 866 |
| | 48 980 | 48 901 |
| Fluctuations d'éléments du fonds de roulement : | | |
| Clients | 2 294 | (1 141) |
| Stocks et fournitures | (5 162) | (10 392) |
| À recevoir du gouvernement du Canada | (59 637) | (59 308) |
| Fournisseurs et charges à payer | 17 136 | 35 551 |
| Impôts sur le revenu à payer | (639) | 238 |
| Produits reportés | 947 | 2 494 |
| | (45 061) | (32 558) |
| **Marge d'autofinancement provenant de l'exploitation** | 3 919 | 16 343 |
| **Encaisse provenant (utilisée pour) des activités de financement** | | |
| Avances en capital du gouvernement du Canada | 44 200 | 107 758 |
| À recevoir du gouvernement du Canada | 19 341 | (98) |
| Crédits d'impôt à l'investissement reportés | (4 684) | 3 438 |
| | 58 857 | 111 098 |
| **Encaisse provenant (utilisée pour) des activités d'investissement** | | |
| Placement | (2 001) | — |
| Immobilisations | (84 754) | (151 288) |
| Frais reportés | (7 823) | (2 640) |
| Fluctuations d'éléments du fonds de roulement : | | |
| Avances sur contrats | (207) | 3 615 |
| Fournisseurs et charges à payer | 24 327 | (619) |
| | (70 458) | (150 932) |
| **Diminution de l'encaisse durant l'exercice** | (7 682) | (23 491) |
| **Encaisse au début de l'exercice*** | 3 896 | 27 387 |
| **Encaisse à la fin de l'exercice*** | (3 786) $ | 3 896 $ |

* *Incluant les avances bancaires et les dépôts à terme*
*Voir les notes afférentes aux états financiers.*

# VIA Rail Canada Inc.

## Notes aux états financiers

**Exercice terminé le 31 décembre 1986**

**1. Conventions comptables**

Ces états financiers ont été préparés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus au Canada et sont conformes, à tous égards d'importance, aux normes comptables du Comité international de normalisation de la comptabilité dans la mesure où ces normes ont trait à la présentation des données financières au coût d'origine. Les principales conventions sont résumées ci-dessous :

a) **Comptabilisation des produits :**
Les revenus provenant des services voyageurs sont comptabilisés lorsque gagnés. Les revenus provenant des services sous contrats (note 2a) sont comptabilisés lorsqu'ils sont réalisés et sur une base d'estimation. Tous les redressements dans les estimations sont comptabilisés dans l'année du changement.

b) **Coûts en vertu des contrats d'exploitation :**
Les charges à payer aux chemins de fer contractants en vertu des contrats d'exploitation (note 2b) sont comptabilisées selon les frais engagés et estimés.

Ces dépenses peuvent être redressées par la Commission canadienne des Transports par suite de la révision des coûts réels engagés chaque année par les parties intéressées. Les redressements résultant de cette révision sont comptabilisés à l'état des résultats et du déficit dans l'exercice où le règlement est intervenu.

c) **Stocks et fournitures :**
Les stocks sont évalués au coût moyen pondéré dans le cas du matériel pour le service dans les trains, selon le prix de facturation le plus récent dans le cas du carburant et du nouveau matériel en magasin, et à la valeur estimative d'utilisation ou de vente dans le cas de matériel d'occasion, désuet ou de rebut.

d) **Placement :**
La société détient 140 279 actions ordinaires de Railroad Association Insurance, Ltd. (R.A.I.L.) constituant une participation de 4 % comptabilisée au coût.

e) **Immobilisations :**
Les immobilisations, y compris celles acquises en vertu de contrats de location-acquisition, sont inscrites au prix coûtant. Les coûts de remise en état et de réfection du matériel roulant engagés pour la première fois sont capitalisés. Ces coûts sont engagés dans le but d'améliorer et de prolonger la durée d'utilisation de ces éléments d'actif. Les coûts de remise en état et de réfection du matériel roulant engagés pour la deuxième fois, à l'exception des réparations importantes, sont imputés à l'exploitation.

f) **Amortissements :**
Les amortissements sont calculés selon la méthode de l'amortissement linéaire à des taux permettant d'en répartir le coût sur leur durée probable d'utilisation. Les durées probables d'utilisation des principales catégories d'éléments d'actif sont les suivantes :

| | |
|---|---|
| Matériel roulant | 8 à 30 ans |
| Gares et installations | 20 ans |
| Immeubles de maintenance | 25 ans |
| Machinerie, matériel et autres immobilisations | 3 à 15 ans |
| Mobilier et matériel de bureau | 3 à 20 ans |
| Améliorations locatives et de l'infrastructure | 10 à 38 ans |

Les projets en voie de réalisation ne font pas l'objet d'amortissement.

g) **Frais reportés :**
Les frais reportés représentent principalement les coûts engagés à l'égard de l'élaboration des systèmes informatiques et sont amortis selon la méthode de l'amortissement linéaire sur une période de trois à sept ans. L'amortissement cumulé de 35 816 000 $ (27 808 000 $ en 1985) a été déduit dans le calcul de la valeur comptable des frais reportés.

h) **Contrats de location :**
Les éléments d'actif inscrits à titre de contrats de location-acquisition sont amortis selon la méthode de l'amortissement linéaire sur la durée des contrats de location.

Tous les autres contrats de location sont comptabilisés comme contrats de location-exploitation et les charges de loyers sont comptabilisées au fur et à mesure qu'elles sont engagées.

i) **Crédits d'impôt à l'investissement reportés :**
Conformément à la méthode de la réduction du coût des immobilisations, les crédits d'impôt à l'investissement sont reportés et amortis aux résultats sur la durée utile estimative des éléments d'actif en question.

j) **Régimes de retraite :**
Les coûts relatifs aux prestations de retraite sont déterminés par des évaluations actuarielles. Selon ces évaluations, la portion du montant total estimatif des prestations est répartie à chaque année de service, en fonction des montants prévus de rémunération des employés au moment de la retraite.

Les charges au titre des services courants comprennent la portion des prestations estimatives attribuables aux services rendus durant l'exercice en cours. Des provisions sont constituées au fur et à mesure que ces charges deviennent exigibles.

Les charges au titre des services passés sont versées sur des périodes allant jusqu'à 25 ans selon les taux recommandés par l'actuaire et approuvés par le Surintendant des assurances.

**2. Contrats d'exploitation**

a) **Contrat d'exploitation de services ferroviaires voyageurs :**
La société est engagée en vertu d'un contrat avec le gouvernement du Canada pour fournir les services et exercer les activités nécessaires pour rendre, gérer et exploiter des services ferroviaires voyageurs au Canada.

Le contrat prévoit également que le ministre des Transports et la société concluront des ententes relatives aux demandes de service complémentaire à l'égard de certains services ferroviaires voyageurs interurbains.

b) **Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et Canadien Pacifique Limitée :**
La société est engagée en vertu de contrats d'exploitation avec les chemins de fer concernant l'utilisation des voies, installations et personnel ferroviaire et concernant l'entretien et la remise en état du matériel roulant.

Les coûts encourus en vertu de ces contrats d'exploitation, compte non tenu des dépenses en capital, se sont élevés à 235 986 000 $ (400 777 000 $ en 1985).

**3. Avances sur contrats**
Les avances sur contrats sont constituées de versements à l'égard des dépenses en immobilisations, la remise en état des gares et l'achat de stocks de maintenance.

**4. Immobilisations**
*(en milliers)*

| | 1986 | 1985 |
|---|---|---|
| Terrains | 2 806 $ | 391 $ |
| Matériel roulant | 517 851 | 496 751 |
| Gares et installations | 12 526 | 9 463 |
| Immeubles de maintenance | 90 029 | 42 884 |
| Machinerie, matériel et autres immobilisations | 9 554 | 8 231 |
| Mobilier et matériel de bureau | 21 417 | 17 593 |
| Améliorations locatives et de l'infrastructure | 123 420 | 133 481 |
| | 777 603 | 708 794 |
| Amortissement cumulé | (169 848) | (120 218) |
| | 607 755 | 588 576 |
| Projets en voie de réalisation | 101 719 | 90 136 |
| | 709 474 $ | 678 712 $ |

Au 31 décembre 1986, la valeur brute des éléments d'actif loués en vertu de contrats de location-acquisition, incluse ci-dessus s'élevait à 7 235 000 $ (5 250 000 $ en 1985) et l'amortissement cumulé s'y rattachant se chiffrait à 271 000 $ (8 000 $ en 1985).

**5. Capital-actions**
*(en milliers)*

| | 1986 | 1985 |
|---|---|---|
| Autorisé | | |
| Nombre illimité d'actions ordinaires, sans valeur nominale | | |
| Émis et entièrement payé | | |
| 93 000 actions ordinaires | 9 300 $ | 9 300 $ |

**6. Surplus d'apport**
Le surplus d'apport est constitué de montants reçus ou à recevoir du gouvernement du Canada pour des dépenses en immobilisations.

**7. Contrats de location et engagements**

a) Les charges de loyers futures minimums en vertu des contrats de location-exploitation sont les suivantes :
*(en milliers)*

| | |
|---|---|
| 1987 | 14 149 $ |
| 1988 | 12 508 |
| 1989 | 12 060 |
| 1990 | 11 805 |
| 1991 | 12 179 |
| Exercices subséquents | 334 446 |
| | 397 147 $ |

La majorité de ces contrats de location ont trait à des immeubles et à la location de matériel et de services informatiques.

b) Aucun engagement en vertu des contrats de location-acquisition n'existe car les charges de loyer relatives au premier terme ont été versées en entier à la date d'entrée en vigueur des contrats.

c) Au 31 décembre 1986, la société avait des engagements d'environ 34 647 000 $, principalement pour l'achat d'installations et de matériel.

# VIA Rail Canada Inc.

## Notes aux états financiers

**Exercice terminé le 31 décembre 1986**

**8. Régimes de retraite**

a) La société a des régimes de retraite auxquels participent tous ses employés permanents, y compris ceux transférés de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada au cours de l'exercice et en 1985 (note 11). En vertu de ces régimes, les employés ont droit, à l'âge de la retraite, à des prestations fondées sur la rémunération et les années de service.

Des évaluations actuarielles des régimes de retraite ont été effectuées en date du 31 décembre 1985. Selon ces évaluations, les dettes non versées au 31 décembre 1986 relatives aux prestations au titre des services passés, excluant tout passif relatif aux employés mentionnés ci-dessus transférés à la société, s'élevaient à environ 2 402 000 $.

b) Les employés de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada transférés au cours de l'exercice et en 1985 conserveront les avantages cumulés en vertu du régime de retraite de leur ancien employeur. Les pourparlers relatifs aux montants à transférer afin de couvrir les avantages cumulés jusqu'aux dates des transferts se poursuivent..

**9. Impôts sur le revenu**

Le taux d'impôt effectif à l'état des résultats et du déficit diffère du taux d'imposition combiné Fédéral et Provincial dû à des différences entre les allocations du coût en capital et la dépense d'amortissement. L'avantage fiscal résultant de ces différences n'a pas été comptabilisé à cause d'incertitude quant à leur réalisation dans les exercices futurs.

**10. Redressement affecté aux exercices antérieurs**

Tel qu'il était mentionné dans les états financiers 1985 de la société, Revenu Canada procédait à une vérification des déclarations d'impôts de la société pour les exercices terminés les 31 décembre 1978 à 1984. Cette vérification a maintenant été complétée et des avis de cotisations ont été émis révélant qu'aucun impôt sur le revenu fédéral n'est payable, dû à l'utilisation des crédits d'impôt à l'investissement.

Les avis de cotisation de Revenu Canada ont influencé la situation fiscale provinciale de la société. En conséquence, certains passifs fiscaux, antérieurement comptabilisés comme impôts sur le revenu reportés, sont devenus exigibles. À la suite de cette révision, les passifs d'impôts sur le revenu reportés au 31 décembre 1985 ont été réduits de 1 727 000 $, incluant 238 000 $ se rapportant à l'exercice alors terminé et les impôts sur le revenu à payer courants ont été augmentés d'autant.

**11. Opérations entre apparentés**

VIA Rail Canada Inc. est une société de la Couronne dont toutes les actions émises sont détenues par le gouvernement du Canada.

Dans le cours normal des affaires, la société a transigé avec d'autres sociétés de la Couronne pour des services s'élevant en 1986 à 198 927 000 $ (361 912 000 $ en 1985). Au 31 décembre 1986, les sommes à verser à ces sociétés s'élevaient à 52 827 000 $ (44 787 000 $ en 1985).

Au cours de l'exercice et en 1985, la maintenance d'une partie du matériel roulant et d'activités des gares, qui antérieurement étaient exploitées en vertu d'une entente avec la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (note 2b), ont été progressivement transférées sous le contrôle direct de la société. En vertu de ces ententes, certains stocks et certaines immobilisations ont été acquis durant l'exercice pour une contrepartie totale de 4 961 000 $ (10 808 000 $ en 1985). La société a aussi acquis les services d'environ 282 (1 460 en 1985) anciens employés de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada et a conclu divers contrats de location-exploitation pour la location des terrains sur lesquels sont situés les immeubles de maintenance et certaines gares et installations.

**12. Événement postérieur à la date du bilan**

Tel que mentionné dans les états financiers 1985 de la société, une loi concernant le transport des voyageurs par chemin de fer doit être déposée au Parlement. Celle-ci déterminera une base législative pour les services de transport ferroviaire voyageurs national et urbain. Cette loi modifierait la relation entre la société et le gouvernement du Canada ainsi que les deux sociétés ferroviaires de transport de marchandise, lesquelles contrôlent les droits d'accès essentiels de la société. Il n'est pas possible de déterminer avec certitude l'effet financier éventuel de cette loi en date des présentes.

# VIA Rail Canada Inc.
# États financiers

## Responsabilité de la préparation et de l'exactitude des états financiers

La direction de VIA est responsable de la préparation et de l'exactitude des états financiers présentés dans son rapport annuel. Ces états ont été dressés selon des principes comptables généralement reconnus et comprennent nécessairement des montants déterminés d'après la meilleure appréciation que la direction pouvait avoir de la situation. La direction considère que les états traduisent fidèlement la situation financière de VIA et qu'ils exposent exactement les résultats de ses activités.

Pour s'acquitter de sa responsabilité, VIA applique des contrôles et des méthodes comptables internes visant à assurer la fiabilité de l'information financière et à garantir la sécurité de l'actif. Les systèmes de contrôle interne et les livres sont soumis à l'examen des vérificateurs internes et, pendant la vérification des états financiers, à celui du cabinet de comptables agréés Raymond, Chabot, Martin, Paré.

Le Comité de vérification du Conseil d'administration se réunit périodiquement avec les vérificateurs internes et externes et avec la direction pour approuver le champ d'application de l'exercice de vérification effectuée. Les états financiers ont été examinés par le Comité de vérification et, suite à sa recommandation, approuvés par le Conseil d'administration.

## Rapport des vérificateurs

Monsieur le ministre
des Transports
Ottawa, Canada

Nous avons vérifié le bilan de VIA Rail Canada Inc. au 31 décembre 1986, ainsi que les états des résultats et déficit et de l'évolution de la situation financière de l'exercice terminé à cette date. Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

À notre avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la société au 31 décembre 1986, ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, nous avons vérifié les opérations qui ont été portées à notre connaissance au cours de ladite vérification des états financiers de VIA Rail Canada Inc. pour l'exercice terminé le 31 décembre 1986 afin de déterminer si ces opérations étaient conformes à la Partie XII de la Loi sur l'administration financière, aux règlements, à la charte et aux statuts de la société et à toutes les directives dont la société fait l'objet en vertu de la loi. Notre vérification de ces opérations a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances. À notre avis, ces opérations étaient, à tous égards importants, conformes aux autorisations spécifiées.

Raymond, Chabot, Martin, Paré

Comptables agréés

Montréal, Canada
Le 28 janvier 1987

# Annuaire de la Société

**au 31 décembre 1986**

## Conseil d'administration

**Frank Barber,** homme d'affaires
Halifax, Nouvelle-Écosse

**Jean-Roch Boivin,** c.r., avocat
Montréal, Québec

**Gary T. Brazzell,** c.r., avocat
Winnipeg, Manitoba

**Robert Brunet,** c.r., avocat
Montréal, Québec

**James C. Doak,** c.r., avocat
Kelowna, Colombie-Britannique

**Jean-L. Guilbeault,** c.r., avocat
Montréal, Québec

**Lawrence Hanigan,** président du Conseil et président et chef de la direction par intérim
VIA Rail Canada Inc.
Montréal, Québec

**Dr Hugh Horner,** vice-président du Conseil
VIA Rail Canada Inc.
Consultant
Edmonton, Alberta

**A.J. (Sandy) LeBlanc,** consultant en gestion
Ottawa, Ontario

**Marc LeFrançois, M.Sc.,** industriel
Ange-Gardien, Québec

**John D. McElwain,** c.r., avocat
Toronto, Ontario

**Paul J. Norris,** géologue
Edmonton, Alberta

**Ian W. Outerbridge,** c.r., avocat
Toronto, Ontario

**Laura Sabia,** journaliste
Toronto, Ontario

**Hugh K. Smith,** c.r., avocat
Halifax, Nouvelle-Écosse

**Helen M. Swan,** femme au foyer
Saskatoon, Saskatchewan

## Direction

**Lawrence Hanigan,** président du Conseil et président et chef de la direction par intérim

**B.E. Horsman,** vice-président exécutif

**Réjean Béchamp,** vice-président
Projets de matériel roulant et d'installations

**R.J. Guiney,** vice-président et chef du Transport

**John A. Hanna,** vice-président
Finances et Administration

**Murray Jackson,** vice-président
Marketing et Ventes

**Janet Lewis,** trésorier

**Carole Mackaay,** secrétaire général

**Jacques B. Noël,** vice-président
Ressources humaines

**James Roche,** vice-président
Planification générale

## Comités du Conseil

**Comité exécutif**

**Lawrence Hanigan,** président
Jean-Roch Boivin
Dr Hugh Horner
Hugh K. Smith

**Comité de planification et d'établissement du budget**

**Hugh K. Smith,** président
Gary T. Brazzell
Jean-L. Guilbeault
Dr Hugh Horner
Ian W. Outerbridge
Laura Sabia

**Comité des ressources humaines et de la rémunération**

**Jean-Roch Boivin,** président
Frank Barber
James C. Doak
Sandy LeBlanc
Ian W. Outerbridge
Helen M. Swan

**Comité de vérification**

**Gary T. Brazzell,** président
Robert Brunet
Jean-L. Guilbeault
Paul J. Norris
Laura Sabia
Helen M. Swan

**Comité des placements**

**John D. McElwain,** président
Frank Barber
Jean-Roch Boivin
Robert Brunet
James C. Doak
Marc LeFrançois

**Comité de marketing**

**Sandy LeBlanc,** président
Marc LeFrançois
John McElwain
Paul J. Norris
Hugh K. Smith

## Bureaux de VIA

**Siège social :** 2, Place Ville-Marie
Montréal, Québec, H3B 2G6.
*Téléphone :* (514) 871-6000
Adresse postale : Case postale 8116, Succursale A,
Montréal, Québec, H3C 3N3.

**VIA Atlantique :** 777, rue Principale,
Moncton, Nouveau-Brunswick, E1C 1E9.
*Téléphone :* (506) 853-6300.

**VIA Québec :** Place Bonaventure,
Case postale 1358, 44, rue Elgin,
Montréal, Québec, H5A 1H2.
*Téléphone :* (514) 871-7800

**VIA Ontario :** 20, rue King Ouest,
Toronto, Ontario, M5H 1C4.
*Téléphone :* (416) 868-7211.

**VIA Ouest :** Édifice Wawanesa,
191, Broadway, Bureau 700, Winnipeg,
Manitoba, R3C 3T8.
*Téléphone :* (204) 944-9440.